This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

H 907.715.5

Harvard College Library

COLLECTION ON

THE EUROPEAN WAR

GIFT OF

HUGO MÜNSTERBERG

PROFESSOR OF PSYCHOLOGY

H 794,53

Otto

v. Gottberg

Kreuzerfahrten und U-Boots-taten

Ullstein Kriegsbücher

Kreuzerfahrten und U-Bootstaten

Kreuzerfahrten und U-Bootstaten

von

Otto v. Gottberg

1915

Verlag Ullstein & Co, Berlin / Wien

~~H 794.53~~
H 907.715.5
2332
Harvard College Library
Mar 3, 1916
Gift of
Prof Hugo Münsterberg

Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung, vorbehalten.
Amerikanisches Copyright 1915 by Ullstein & Co, Berlin.

26 1916

Graf Spee

Die Schiffe, die ſchon im Frieden den eigenen überſeeiſchen Handel und Beſitz ſchirmen, ſollen im Krieg feindlichen Beſitz und Handel ſchädigen. Unſer Kreuzergeſchwader und wenige Stationäre erfüllten die Aufgabe weit über menſchliches Erwarten und deutſches Hoffen, obwohl ſie zu wenig Stützpunkte fanden, um dauernd ihrem Kriegszweck zu leben. Sie vollbrachten und vollbringen Wunder auf Fahrten, die, ob nach Nord oder Süd, nach Oſt oder Weſt, doch früher oder ſpäter zum Ende führen. Bewußt fuhren die Männer auf ihren Planken zum Grab, aber auch zum Ruhm, denn laut und der Mannſchaft jubelnde Begeiſterung weckend ſagte der Kommandant der „Nürnberg“: „Unſer Schiff mag unſer Sarg werden!“ Wohl nie, ſeit Menſchen in Schiffen zu Waſſer gingen, hat ein ſeefahrendes Volk freudiger und feſter das navigare necesse est mit Taten bejaht. Als gehetztes Wild endlich von feindlicher Übermacht geſtellt, hat kein noch ſo kleines Schiff „die weiße Flagge“ gezeigt. Auf allen fand der Gegner das Adlertuch an den Maſt genagelt, und bis die Mäuler

der Geschütze Wasser tranken, rief deutsches
Eisen ihm das harte vivere non est necesse ins
Gesicht. So sank, kämpfend und Flaggen geheißt,
auch der Führer des Kreuzergeschwaders.

Graf Spee war Kind eines die Söhne gern dem
Klerus gebenden rheinischen Geschlechts und nach
Herkunft wie Erziehung der See und den
Dienen noch fremd, als er im Jahre 1878 di
Reise zur Kadettenprüfung in der alten Kiele
Marineschule machte. Weder dem Seekadette
noch dem jungen Offizier sprach berufenes Urte
soldatisches oder seemännisches Genie zu. Er go
nicht als von Natur sonderlich begabt, wohl ab
früh als Mann von Charakter. Sein Charak
setzte sich durch und ertrotzte sich durch hartnä
gen Fleiß und ernste Arbeitsfreude beim S
dium die Gaben, die Glücklichere in der Wiege
funden hatten, bis endlich das diensfliche U
den gereiften Mann und Seeoffizier „in den h
sten Führerstellen befähigt" nannte. Ein go
Mann, tat er Begonnenes stets so sehr
daß die äußere Gestaltung seines Schicksal
sein Ende, schließlich des Charakters Eig
bejahen und bestätigen muß. Nicht nur für
Person verschreibt er sich dem Dienst und de
Sein ganzes Haus muß Königsgesinde w

und beide Söhne folgen ihm — ein in der Marine seltener Fall — in den neuen fremden Beruf. Sie begleiten ihn auf dem Wege, der nur zum Ende führen kann, und als er fällt, fällt mit ihm sein Haus. Mit Mann und Mann sinkt sein Schiff. Zwei Söhne sinken mit. Ein Geschlecht erlischt. Vom Stammbaum bricht der ganze Ast. Der Zweig, der zur See gegangen, gehört ihr ganz und liegt auf ihrem Grund. Voll und ganz, ein wahrer Seeoffizier, hatte Graf Spee schon bei Lebzeiten sich der See gegeben. Den von geliebter Lebensgefährtin auch mit einer Tochter Beschenkten brachte jede Heimkehr in ein Haus schönen Familienglücks, aber sein Dienstleben war eine Kette von Bordkommandos, um die er sich oft bewarb. In Stunden, die er nicht dem Dienst oder Studium widmete, segelte er gern. An eine Jacht hätte der Arbeitsfreudige Zeit und Geld wohl auch als Millionär nicht verschwendet, aber wenn draußen in fremder Welt ein catboat zur Hand lag, saß er bald drin und spürte in den derbknochigen, vierkantigen Händen gern das Zerren geblähter Leinwand am Tau. Er liebte wohl die See, wie der wahre Seemann sie liebt, nämlich oft mit Leidenschaft, aber stets auch Miß-

trauen oder gar etwas Verachtung. Schön iſt ſie mit dem blanken, wogenden Buſen und darum begehrt. Aber allen feil, muß ſie viele tragen und hegt darum Dirnenhaß gegen den Mann. Sie wiegt und koſt ihn und ſingt ihm allabendlich das Schlummerlied, aber unter ihrer glatten Stirn lauert verräteriſch der Wunſch nach Rache und Mord. Die Treuloſe nimmt Liebe, ohne Liebe zurückzugeben. Darum traut ihr am wenigſten der Seemann, der ſie kennt.

Wie wenige Seeoffiziere kannte Graf Spee die Treuloſe, die ſein Leben nahm. Faſt immer war er draußen und dabei, wenn über afrikaniſchem oder aſiatiſchem Land zum erſtenmal der ſchwarze Adler in weißem Flaggentuch den ſcharfen Schnabel hob. So ſchenkte er den jungen Kolonien das Herz und galt ſchon bei jungen Jahren ihren Bewohnern als Mann von Verſtändnis für unſeren Überſeehandel.

Der gereifte Soldat und befahrene Seemann befehligt im Jahre 1905 als Flaggkapitän des erſten Geſchwaders das Linienſchiff „Wittelsbach", wird bald Admiral und nun der Graf Spee, den die Marine einen ihrer Beſten nannte und betrauert mit den Worten: „Es hat mancher

viel Gutes, aber nie einer Schlechtes von ihm geſagt!“

Hochaufgeſchoſſen, breitſchulterig und derbknochig geht er hallenden Schrittes über ſein Schiff, in einer Haltung, die glauben läßt, er habe einen Ellenſtock verſchluckt. Die blauen Augen blicken heiter, denn in einer tiefen, gern zum Glauben ſich bekennenden Religioſität wurzelt des Charakters heiter frohſinnige Weltanſchauung. Sie macht ihn zu einem fröhlichen, aber doch Feſte und Gaſtereien gern meidenden Geſellſchafter und bringt Kameraden wie Untergebenen Wohlwollen dar. Er hat die freie, gern lächelnde Würde und das ſchlicht natürliche, ſichere Auftreten, das neben naiven Kindern der Wildnis oft geborenen großen Herren eigen. Als ſolchen fühlt Graf Spee ſich ohne Dünkel, aber auch mit der Überzeugung, daß die Welt und Menſchheit eine kleine iſt. Er muß ihr oft freundlich oder aufmunternd auf die Schultern klopfen.

Doch die blauen Augen unter voll und vierkantig um die breite Stirn wucherndem, dunkelblondem Haar können ſcharf, ſtreng und ſtahlgrau funkeln. Wenn dann mit jähem Ruck und lautem Wort der Graf ſich nach rechts oder

links wendet oder das kantige Kinn mit dem Spitzbart hebt, ist mit ihm nicht zu spaßen. Auch das Kinn hebt er mit einem Ruck, und jede seiner Bewegungen ist ein Ruck. Die weiche, gefällige Geste fehlt dem Derben und Harten, an dem Knochen, Glieder und Kopf eckig und vierkantig sind. Auch dem Wesen ist biegsame Geschmeidigkeit fremd. Niemals ein Jasager, ist er für Vorgesetzte ein bequemer Untergebener nur insofern, als er auch den entschiedensten Widerspruch in die guten Formen des Mannes besser Kinderstube kleidet.

Wenn er zu dienstlicher Beratung als Führer oder Untergebener am grünen Tisch sitzt oder auf der Brücke steht, ist oft schwer mit ihm rechten. Berufserfahrung und Diensteifer haben ihn jetzt zu scharfem, klarem und klugem Denken geschult. Ist es zu einem Entschluß gekommen, dann legt der Hartwillige auf Widerspruch die geballte vierkantige Faust auf die Platte. Es ist, als hielte sie die eigenen Gedanken mit dem fast trotzigen Vorsatz, sie nicht zu lassen. Doch der leicht gegen die Hand gesenkte derbknochige Kopf bleibt Erwägungen offen, und wenn der Chef des Stabes des Admirals Gedanken mit wirklich zwingenden Ein-

wänden begegnet, löſt ſich die Fauſt. Der Graf läßt ſich überzeugen, hebt ohne Unwillen den Kopf und ſpricht ehrlich ſein freundliches: „Sie haben recht!“

Ehrlichkeit und Gerechtigkeitsliebe, „ruum Hart un' klar Kimming“*, gewannen dem Toten ein Vertrauen, das ihn oft zum Vermittler in Konflikten wählte. Als ſolcher gern geſehen war der Chef des Stabes der Marineſtation der Nordſee namentlich, wenn in Wilhelmshaven die Anſchauung von Garniſon und Bevölkerung aufeinanderplatzte.

Weltmann und weltkundig, ein liebenswürdiger Geſellſchafter, der Menſchen und ihre Neigung gewann, ein ſtrenger Soldat, der Schiff oder Geſchwader mit eiſerner Hand hielt, und ein Seemann von Verſtändnis für Handel und Geſchäft, wurde er als Berufener der Führer unſeres Kreuzergeſchwaders und namentlich von den Deutſchen am Gelben Meer als alter Bekannter mit viel Freude begrüßt. Kein Zinnſoldat, hielt er ſeine Schiffe nicht dauernd für Drill und Exerzieren beiſammen, ſondern ſtellte ſie klug in den Dienſt unſeres Überſeehandels bis zum

* Altes deutſches Seemannswort: offenes Herz und klarer Horizont.

großen Krieg, den die Legende ihn ahnen ließ mit den Worten: „Dann kann ich nur versuchen, möglichst viel Briten auf dem Grund des Meeres zu treffen!"

Den Befehl zur Mobilmachung las der Vizeadmiral auf hoher See, während er mit „Scharnhorst" und „Gneisenau" auf der Reise zu unseren Kolonien in der Südsee war. Seine Fahrzeuge waren über die Meere zerstreut. Die Zeit, da der Wind Großen wie Kleinen wehte und der Ozean verschwiegen war, ist nicht mehr, weil von den Masten aller Kriegsschiffe geschwätzige Funken knattern. Trotzdem gelang ihm das Meisterstück, fünf unserer von Feinden gejagten Kreuzer unter seiner Flagge zu vereinigen und mit ihrer vier vor Santa Maria das Geschwader des Admirals Craddock vernichtend zu schlagen.

Als da, zwischen Nachmittag und Abend des 1. November 1914, der Sieger von Santa Maria den Namen der Grafen v. Spee in die Ehrentafel der großen Kapitäne der Weltgeschichte grub, schrieb die derbknochige Hand zugleich das eigene Todesurteil. Er wußte, wie wir daheim, das durch eine Niederlage auf See vor der Welt gedemütigte Britannien werde alle verfügbaren eigenen und verbündeten Schiffe aufbieten, um

jede Straße zu verlegen und ihm mit unbezwingbarer Übermacht ein Ende zu bereiten. Wenn Graf Spee leben, ſich retten und ſeines Ruhmes freuen wollte, bot ſich ihm nur der eine und einzige Weg, der mit hoher Fahrt in einen neutralen Hafen und zur Internierung für die Dauer des Krieges führte. Aber vivere non est necesse, dachte auch der harte vierkantige Mann, der nun zum Helden wird durch den hochgemuten Entſchluß, bis zum gewiſſen, bitteren, nein ſchönen Ende dem Gegner Wunden zu ſchlagen. So fährt er dem Löwen in den Rachen, nämlich dem Feind vor einer ſeiner Kolonien zu neuem Kampf entgegen. Zwei Dreadnoughtkreuzer, deren jeder ſein ganzes Geſchwader vernichten kann, überraſchen ihn im Gefecht. Da iſt das Lied zu Ende. Er ſchickt die Kleinen ſeiner Schiffe davon. Ihn aber ſehen wir aufrecht auf der Brücke von „Scharnhorſt“ — hochaufgeſchoſſen, vierkantig und derbknochig, als ob er die Elle verſchluckt habe, aber doch ein großer Herr und ein großes Herz, das vornehm und freudig das Leben von „Scharnhorſt“ und „Gneiſenau“ für die Brüder auf „Leipzig“, „Dresden“ und „Nürnberg“ gibt. Ganz wie er alles tat, genügt er ſoldatiſcher Ehre und Pflicht und ſinkt wohl heiter, wie er im Leben

war. Er glaubte ſich himmliſchen Lohnes gewiß, war eben von der Göttin des Sieges geküßt, und noch friſch grünte der Lorbeer, den er pflücken durfte. So ſterben Soldaten leicht, denn Herrlicheres als den erſten Sieg haben Schickſal und Daſein ihnen nicht mehr zu bieten. Gern nehmen ſie auch ihre Söhne und Erben auf ſo große Fahrt, weil Name und Haus nun unſterblich ſind.

„Iſt es nicht ſchön, daß der eigene Vater meine lieben Kinder erſt zum Sieg und dann in den Tod führen durfte?“ ſchrieb mit deutſchem Frauenſtolz die Gräfin einer Freundin. Ja, ſie war ſchön, wunderbar ſchön, obwohl tragiſch, die letzte Fahrt der Grafen v. Spee, die zur See gegangen!

Mit ſtolzem, eines Admirals gar würdigem Gefolge trat der Tote droben vor unſere hochſeligen Herren und ihre Helden. Steif und eckig, als habe er eine Elle verſchluckt, aber auch ein unbefangener großer Herr, meldete er: „Majeſtäten, der erſte Seeſieg unter der neuen Flagge gewonnen,“ und hörte die Generale Scharnhorſt und Gneiſenau ihrem König Friedrich Wilhelm III. berichten, Vater Blücher werde nicht warten laſſen. Jetzt iſt er droben, und die

Schiffe, die den Namen und Geiſt von Helden der Befreiungszeit trugen, liegen drunten. Die drei gaben bei Lebzeiten keinen Kampf auf, aber waren auch ſonſt Soldaten von Anſtand und Ehre, die den Verbündeten von Leipzig und Belle-Alliance ein Stück ihrer treuen Herzen ſchenkten. Zu redlichem Kampf um ehrliche Sache hätten ſie trotzdem mit den Freunden von damals freudig Klingen gekreuzt. Aber weil die Heere des Königs von England und des Zaren für die Sache von Fürſtenmördern im Felde ſtehen, ſind die Helden unſerer Befreiungszeit in Scham über die Waffengefährten von einſt auf den tiefſten Grund des Meeres gegangen.

S. M. S. „Karlsruhe"

Es schien ein Festtag. Zum Fest der Welt-
ausstellung in San Franzisko und der
Kanaleröffnung in Panama geschickt, glitt als
schmuckes Schiff der neueste Kreuzer „Karls-
ruhe" im Juni vorigen Jahres von Bruns-
büttel durch die Hochseeflotte auf die Nord-
see. Dreiundsechzig Hurras gab, beneidet und
beglückwünscht, die Besatzung aus bald heiseren
Kehlen zurück. Lustig spielte die Bordkapelle,
und über blanken Instrumenten wippten gar
die bunten Haarschweife eines Schellenbaumes.
Das blütenweiße Sonnensegel über dem Achter-
deck war der Stolz eines Ersten Offiziers, der sein
Schiff zu putzen, aber auch einzukaufen, ja,
zu handeln verstand. Zehn Pfennig forderte
acht Tage früher der Amtsbruder auf „Hohen-
zollern" für jeden abgelegten Strohhut der
Kaiserjacht, der draußen auf dem Pazifik, wo
morgens der Tradewind — frisch wie Quell-
wasser und würzig wie Wein — pünktlicher als
in Berlin der Bollejunge kommt, den Kopf eines
Matrosen der „Karlsruhe" bedachensollte. Doch
nur fünfeinviertel Pfennig gab es für den Hut,

als das Geſchäftchen richtig war, und der verlorene viertel Pfennig dürfte den erſten Offizier der „Karlsruhe“ noch heute dauern, denn er wollte nicht mehr als einen halben Groſchen für den Deckel opfern. Weil über dem Handeln jedoch die Stunde der Ausreiſe kam, zahlte er unter Proteſt, den er in einem letzten vor Brunsbüttel ins Poſtboot geworfenen Brief einlegte. Die Antwort ſtand bis Aſchermittwoch noch aus. Die „Karlsruhe“ kam nie nach Veracruz, ihrer nächſten Poſtſtation. Der Krieg brach aus. Das Schiff lief keinen bewohnten Hafen an. Bis zum Abgehen der Briefe, die es am Tage nach Faſtnacht ſchickte, hatte niemand an Bord von den Seinen gehört. Das wirft ein Schlaglicht auf den Kreuzerkrieg.

Die Sommerſonne ſchien warm. Aus faltenlos glattem Geſicht lachte der Atlantik friedlich wie ſelten, und ſchöne Tage kamen auf den Azoren mit Ausflug, Bordfeſt und Fußballſpiel. Bei flinker Fahrt quer über den Ozean nach St. Thomas ging der Ölvorrat auf die Neige. Dort trug während des Kohlens am 16. Juli ein Funkſpruch Kunde von der Ermordung des Erzherzogs Franz Ferdinand ins Schiff. Die Muſik brach ab, und: „Bald tut ſich was,“

raunten die politisch Weisen an Bord. Aber der stille Abend brachte eine kleine Freude mit der Nachricht, in Port au Prince sei Revolution ausgebrochen und das Erscheinen des Kreuzers nötig. „Karlsruhe" dampfte hin, aber fand auf Haiti Friedhofsruhe. Überrascht hat's niemand, denn nach Erfahrung vertagen Revolutionäre von Negerstaaten ihre Umwälzungen, wenn ein Kriegsschiff seine Schornsteine zeigt. Immerhin lag allabendlich das Landungskorps klar, und während kurzer Tropennacht fegte der silberne Strahlenbesen des Scheinwerfers — ein Rätsel und Schrecken aller Schwarzen — die flachen Strohdächer von Port au Prince und die hohen Palmenkronen der Nachbarschaft ab. Bei Tage wanderten Matrosen im weißen Päckchen hinter wippendem Schellenbaum und dröhnender Musik singend zu schattigen Wäldern, in denen es einmal gar ein Tänzchen gab. Die Offiziere plauderten auf der Veranda des Konsulats mit dem Konsul und seiner Schwester, saßen im deutschen Klub und waren den Gastgebern namentlich dankbar, weil sie auch der Mannschaft ihre Räume öffneten. Als schließlich Scheinwerfer und Landungskorps ruhen konnten, lief die „Karlsruhe" Kingston auf Jamaika an.

Unweit ankerte der englische Kreuzer „Berwick“, und von Bord zu Bord ging ein reger kameradschaftlicher Verkehr zwischen den Offizieren zweier Schiffe, die bald durch Kanonenmund miteinander sprechen und sich auf hoher See als Feinde begegnen sollten. Unerwartet kürzte den Aufenthalt ein die „Karlsruhe“ nach Mexiko schickender Befehl. Sie traf dort „Dresden“, wechselte die Besatzung aus und fuhr auf neue Weisung nochmals nach Port au Prince, weil die Revolution wieder bei Wege und ein gottlob fehlender Schuß auf die Schwester des Konsuls gefeuert war. Natürlich fand der Kommandant — jetzt Fregattenkapitän Köhler — Haiti wieder im Behagen tiefen Friedens. Bald hätte er die Rückreise nach Mexiko antreten können. Aber die schwüle, heiße Tropenluft der Julitage schien Drohenderes als Sturm zu brüten. Ohne Verbindung mit der Heimat, hörte er doch Gerüchte, die dem Kommandanten eines Stationärs Sorge schaffen mußten. Freilich wäre es ein seltener und eigener Wind, der Kapitän Köhler Sorgen wehte. Der gern und vernehmlich lachende Blonde mit Augen blank und blau wie das glitzernde Meer, in dem die Sonne sich spiegelt, scheint für seinen Posten geboren. Ihm gibt's auf weiter

Welt und freier See nichts Schöneres als das ſtolze Herrentum eines Kreuzerkommandanten. Er iſt gern auf ſich und ſein Können allein geſtellt. Der unabhängigen Stellung ſchon im Frieden froh, will er ſie auch im Krieg nicht miſſen, wenn der Feind ſein Schiff mit Übermacht jagt. Als Gegner ihn wie Jäger das umſtellte Wild hetzten, hätte er Anſchluß an andere Schiffe oder gar das Kreuzergeſchwader ſuchen können, und die Geſchichte der Seekriege lehrt, daß auf Führern von Kreuzern oder Fregatten in Kampftagen nichts drückender und entmutigender als das Bewußtſein des Alleinſeins laſtete. Doch der fröhlich Verwegene, der daheim gern Geſellſchaft und Freunde guter Tropfen um ſich ſah, iſt in Sturmzeit kühn und ſelbſtbewußt ein Einſamer geblieben. Eine Strippe, die ihn mit der Heimat verbände, hätte er wohl gar durchſchnitten. Für Wochen, ja Monate haben ſeine Oberen von ihm nichts gehört. Immer wieder aber tauchten die Namen Köhler und „Karlsruhe" in Meldungen von Diplomaten oder Kapitänen auf. Sie erzählten, wie er dem Gegner in die Zähne lachte, durch Liſt und Flinkheit vielen Jägern entſchlüpfte und als Schrecken des feindlichen Handels Dampfer auf Dampfer pflückte.

Einſtweilen ſpürt er vor Port au Prince Hunger nach Nachrichten über die politiſche Lage, gibt auf eigene Verantwortung die befohlene Reiſe nach Mexiko auf und fährt nach Havana, um mit dem Geſandten zu ſprechen. Der Diplomat muß die Frage, ob Krieg oder Frieden, noch offen laſſen, aber Köhler horcht herum und kommt zu Urteil wie Entſchluß.

Es iſt der 30. Juli, und für den Abend hat S. M. S. „Karlsruhe" zum Bordfeſt geladen. Um ihr Vergnügen ſollen die Havaneſen nicht kommen, denn der Kommandant will Aufſehen vermeiden. Als es dunkelt, läßt er vorn tanzen und achtern kohlen. Der erſte Offizier hat drüben wie hüben Pflichten und geht ihnen bald in weißem, bald ſchwarzem Päckchen nach. Um Mitternacht wird der letzte Schwarm lachend plappernder Amerikanerinnen und Havaneſinnen von Bord geleitet. Der Kommandant läßt Anker aufgehen und ſchleicht ſich aus dem Hafen, denn draußen ſtehen engliſche Panzerkreuzer, und er will bei Eintreffen des Mobilmachungsbefehls auf freiem Meer freier Herr ſeiner Lage und Entſchlüſſe ſein. In der Stunde, die ihm nahe dünkt, ſoll namentlich kein Gegner ihn an der Ausführung eines wichtigen Auftrags hindern.

Köhler kreuzt nördlich von Kuba, als der Adjutant mit einer eben in der Funkenbude eingegangenen, in Haſt entzifferten Depeſche in ſeine Kajüte tritt: „Krieg mit Frankreich und Rußland, Haltung Englands noch zweifelhaft.“ Oben ſteht gerade die Mannſchaft zur Muſterung. Der Kommandant geht auf Deck und ſchreitet die Reihen entlang: „Nun ſpuckt mal in die Hände, Leute; wir haben Krieg mit den Ruſſen und Franzoſen, und die anderen werden wohl nicht warten laſſen!“

Ein donnerndes Hurra gibt Antwort, aber der Kommandant winkt kopfſchüttelnd ab. Noch iſt ja nichts los, und auf dem Schiff bleibt alles beim alten. Erſt als knatternde Funken die Nachricht von der Kriegserklärung Englands bringen, ruft er die Beſatzung zu einer Anſprache auf dem Vorderdeck zuſammen. Mit der Einleitung: „Ich kann euch nun die erfreuliche Mitteilung machen“ weckt er in drei knappen Sätzen den ſtürmiſchen, kaum wieder zu beſchwichtigenden Jubel der Seinen, bringt dem Kaiſer drei Hurras und läßt nach Verklingen des letzten die Baßſtimme dröhnend über das Schiff hallen: „Ran an die Kanonen und losgemacht; was Splitterwirkung hat, fliegt über Bord!“

Da ſtürzen mit neuen, nicht endenden Hurras die Leute an die befohlene Arbeit und packen zu, daß die Knochen knacken. Vom „Heil dir im Siegerkranz“ geht die Muſik zur „Wacht am Rhein“ und ſpielt dann fröhliche Lieder. Das ſchweißheiſchende Hantieren wird zum Feſt. Traurig ſteht nur einer. Er möchte die Hände ringen und blickt aus umflorten Augen ſeinem Stolz und Augapfel, dem im Waſſer verſinkenden Sonnenſegel mit Bambusſtöcken nach. Aber wenigſtens die feuergefährlichen Roßſchweife am Schellenbaum hat der erſte Offizier vor dem Übereifer ſeiner Matroſen gerettet.

„Dampf auf in allen Keſſeln,“ heißt's, und in fliegender Fahrt ſauſt die „Karlsruhe“ nordwärts, um den aus New York abgefahrenen Lloyddampfer „Kronprinz Wilhelm“ zu treffen und als Hilfskreuzer auszurüſten. Die Rauchfahne, die am Morgen des zweiten Tages den Horizont über glattem Atlantik verdunkelt, ſcheint faſt dem Schornſtein eines Kriegsſchiffes zu entſteigen. Aber dann zeigt der „Kronprinz“ ſeine Silhuette, und mit äußerſter Kraft hält „Karlsruhe“ auf ihn zu. Das Kriegsglück will, daß die Luft windſtill und die See ohne Falte iſt. Längsſeits gehen beide Schiffe und ihre Matroſen

an ſchwere Arbeit, die Stunden währen wird. Geſchütze, Munition, Offiziere und Leute ſind auf den Dampfer zu ſchicken. Von ihm ſteigen in der Reſerve dienende Schiffsoffiziere zur Beförderung in die Heimat um. Auch ſoll der „Kronprinz" Proviant und einen kleinen Vorrat an Kohlen abgeben. Leider bekennt er ſich zu einer Havarie, die ſpäter in See behoben ward, aber vorläufig die Fahrtgeſchwindigkeit mindert.

Während hüben und drüben alle Hände zupacken, ſpähen von beiden Brücken wachſame Augen zum Horizont. Das Werk iſt noch lange nicht getan, als der Wachhabende auf „Karlsruhe" im Süden ein ſchwelendes Streichholz über dem Waſſer zu ſehen glaubt. Es wächſt zu einem qualmenden Schornſtein, und ehe eine halbe Stunde vergangen, meldet der Offizier ſeinem Kommandanten: „Engliſcher Panzerkreuzer!" „Vielleicht unſer Freund Berwick, der uns ſtören will," ſchmunzelt Kapitän Köhler. Doch der Gegner hält Kurs auf die Küſte Nordamerikas und ſieht nichts von den deutſchen Schiffen, deren Leute immer haſtiger, in jetzt ſchier grimmigem Eifer die Hände rühren.

Köhler hat geſunde Nerven. Mit verſchränkten Armen ſteht er bereit, den Befehl zum Einſtellen

der Arbeit zu rufen. Bis dahin will er jede Sekunde nützen. Wenn der Brite ihm noch ein zweites halbes Stündchen gönnt, iſt ſein Auftrag erfüllt. Breiter wird ſein Lächeln, denn jetzt iſt des nichts ahnenden Gegners Brücke vor ſeinen Augen und der „Kronprinz“ ſo gut wie verſorgt. Gerade da dreht der Engländer bei. Aber mit frohem Aufatmen kann Köhler Befehle geben. Die deutſchen Schiffe gleiten langſam, dann ſchnell und ſchneller auseinander. Brauſende Hurras fliegen von Bord zu Bord. Dann haben ſie ſich nicht wiedergeſehen, aber wiſſen, daß eins wie das andere ſich ſehen laſſen kann.

Durch die Havarie an ſchnellem Fahren gehindert, muß doch der Hilfskreuzer „Kronprinz“, ſo gut es geht, das Weite ſuchen. Mit halber Kraft nur läßt darum Kapitän Köhler die Maſchinen der „Karlsruhe“ ſtampfen und ſieht bald befriedigt, daß er „Berwick“ nach ſich zieht. Erſt als „Kronprinz“ aus Sicht geſchwunden, ſchüttelt er den Bekannten aus Kingston ab und macht ſich davon.

„Karlsruhe“ iſt allein und um ſie das Halbdunkel einer mondhellen Nacht auf dem Waſſer. Ihre Planken beben unter voller Maſchinenkraft. Ihr Bug teilt die Wellen auf der Fahrt zur ame-

rikaniſchen Küſte, wo der Kommandant endlich Öl und Kohlen zu kaufen hofft.

Sein Wachhabender hebt die Hand zur Mütze: „Backbord voraus Kreuzer mit vier Schornſteinen; kommt uns entgegen!“ Hol's der Teufel! Die „Lowestoft“ glaubt Köhler nach längerem Hinſchauen vor ſich. Jedenfalls fahren zwei Gegner — außer dem Schiff mit vier Schornſteinen auch „Berwick“ — zwiſchen ihm und ſeinem Ziel. Sie würden „Karlsruhe“ wohl ſpäteſtens nach Füllen ihrer Bunker den Weg verlegen. Er dreht ab. Der Brite folgt, wird als „Briſtol“ erkannt und unter Feuer genommen. Jeder Mann, der nicht Geſchütze bedient, muß Kohlen ſchippen und der Kreuzer das Letzte an Maſchinenkraft hergeben. Zwei Treffer ſchlagen auf „Briſtol“ ein, und ein dritter verlöſcht ihre Lichter. Die elektriſche Anlage kam alſo zu Schaden. Der Engländer läßt von der Jagd und gibt Raketenſignale, auf die aus weiter Ferne ein zweiter Brite Antwort ſteigen läßt.

Die „Karlsruhe“ iſt in übler, wenn nicht verzweifelter Lage. Der „Kronprinz“ konnte ihr während der flüchtigen Begegnung nur wenig Kohlen geben, und ihre Bunker leeren ſich ſchnell. Köhler geht mit der Fahrt herunter, läßt ſeinen

Adjutanten, den I. O. und den leitenden Ingenieur zum Kriegsrat in die Kajüte rufen und fragt: „Herr Stabsingenieur, wie lange kann ich noch fahren? Komme ich bis St. Thomas?“

„Nein, Herr Kapitän, aber — vielleicht — bis San Juan, wenn wir bei mäßiger Fahrt mit den Kohlen sparen.“

Stunden beginnen, deren Sorgen wohl quälend an den Nerven eines Führers rütteln können. Um so wenig Feuerung als möglich zu verbrauchen, muß Köhler den geraden Weg, den von Engländern überwachten, befahrenen Treck nach Portorico wählen. Die vier Winde tragen das Funkengeknatter von Gegnern, die schon in der geschwätzigen Zuversicht, ihn zu fangen, reden. Begegnet er einem, dann fehlt es an Kohlen zu Angriff wie Flucht. Er kann sich kaum wehren, muß ruhmlos sein stolzes Schiff zu Trümmern schießen lassen. Aber wenn er der Stunden Sorgen spürt, sieht's keiner an seinem lächelnden Gesicht. Er hat Zuversicht genug, um anderen davon abzugeben. Er glaubt an seinen Stern und ist ein Sonntagskind. Ungelegen kommt freilich der Sonntag, an dem er mit gefegten Bunkern ohne ein Kohlenstück von der Größe eines Hühnereis in den Hafen von San Juan läuft.

Wo ſind am Sonntag Arbeiter und Kohlen zu finden? Nur einen kleinen Vorrat kann der Hafenkapitän, ein Seeoffizier, endlich ſchaffen.

Die Mannſchaft iſt beim Bergen des koſtbaren Schatzes, als Meldung kommt: „Draußen ſtehen zwei feindliche Panzerkreuzer!“ Köhler runzelt die Stirn: „Ich wollte, es gäbe eine dunkle Nacht!“ Sie kommt und fällt tiefſchwarz auf die See. „Karlsruhe“ ſchleicht aus dem Hafen. Innerhalb der Dreimeilengrenze führt der Kommandant ſein Schiff längs der Küſte bis zur Oſtecke von Portorico und von dort auf hohe See durch das Gewirr von Klippen, an denen Schiffe ohne Zahl ſcheiterten. Mit dem Glauben an ſeinen Stern vollbringt er ein ſeemänniſches Meiſterſtück, das Schiffer auf der Karaibiſchen See ſeither als verwegene Tat eines Glückspilzes mit Staunen rühmen. Und er iſt wirklich ein Sonntagskind, denn als „Karlsruhe“ den gefahrſchwangeren Klippen vor der Oſtecke von Portorico naht, verdrängt ſtrahlend heller Mondſchein das tiefe Dunkel rabenſchwarzer Nacht.

Von neuem geht Köhler auf die Suche nach Kohlen. Den Weg nach St. Thomas verlegen Briten. Er will ſein Glück in Curaçao verſuchen. Am 12. Auguſt liegt das pflanzenarme, baum-

loſe Inſelchen mit weißumrahmten roten Häuschen vor ihm. Aber ein fremdartiges Bild bietet das freundliche Städtchen, das Seeleute einem Spielzeug vergleichen. Die Einfahrt iſt durch eine Kette geſperrt. Durch die Luken altfränkiſcher Forts recken ihren Hals Geſchütze, bei denen Artilleriſten ſtehen, und vor der Brandung ſchaukeln zwei Kanonenboote klar zum Gefecht. Für Kampf gegen wen hat Curaçao mobil gemacht? Kann Köhler nur fragen, aber heißt einſtweilen gelaſſen die Lotſenflagge und ruft den Kommandanten des einen Kanonenbootes an. Gewohntes Glück will, daß es ein alter Bekannter iſt. Er kargt nicht mit Auskunft und gibt den wohlmeinenden Rat, ſo ſchnell wie möglich davon zu fahren, da Holland nach einer Überſchreitung ſeiner Grenzen durch deutſche Truppen dem Reich den Krieg erklärt habe. Für einen Augenblick will der Glaube an den Stern faſt ſchwinden. Die Mienen der Offiziere um Köhler härten ſich, als er in kurzem Überlegen ernſt den Kopf neigt. Da hebt er ſchon wieder das frei und fröhlich lachende Geſicht mit dem Rahmen des blonden Barts: „Wer hat Ihnen den Bären aufgebunden, alter Freund?“ Wie die Nachricht nach Curaçao gekommen ſei, fragte er den Holländer. „Über das

französische Kabel," antwortet der Fremde, und laut lachend kann oder muß Köhler sich für die Unrichtigkeit verbürgen, weil er hier Kohlen finden oder sterben muß.

Nach langem Palaver mit Beamten und Offizieren fällt die Kette von der Einfahrt. „Karlsruhe" fährt durch die beiden Reihen niedriger Häuser, über deren Dächer vom Deck die Mannschaft blickt, und macht fest. Der Kommandant geht an Land und setzt durch, daß er Kohlen kaufen darf. Sie müssen gar schnell an Bord, denn immer wieder bekehren sich die Holländer zum Glauben, die nächste Minute könne eine Depesche ihrer Regierung mit dem amtlichen Befehl zur Mobilmachung bringen. Darum trifft sich's gut, daß dicht beim Kreuzer ein von Südamerika nach New York unter amerikanischer Flagge fahrender Dampfer zu kurzem Aufenthalt liegt. Fast drei Dutzend zu Erfüllung vaterländischer Pflicht in die Heimat reisende deutsche Reserveoffiziere sind an Bord. Sie hören von den Nöten der „Karlsruhe", sind mit Hurra von ihrem Schiff herunter, greifen zu Schippen und Körben und schaufeln im weißen Reisekleid aus Linnen oder Flanell mit den Matrosen um die Wette. Während flott wie niemals die Arbeit vor-

wärtsſchreitet, ſteht Kapitän Köhler beim Schiff plaudernd zwiſchen holländiſchen Beamten. Sie zweifeln noch immer, ob es nicht ihre Pflicht iſt, dem Verſorgen des Kreuzers mit Feuerung Einhalt zu gebieten. Immer wieder wollen ſie ein „genug“ ſprechen. Aber auch ſolcher Lage wird niemand beſſer Herr als Köhler, der mit launigem Wort oder Schlag auf die Schulter aus Menſchen Einwände, Widerſpruch, ja Feindſchaft herauszulachen verſteht. Während er luſtig ſcherzt, vergeht den Fremden die Zeit wie im Flug, und der fröhliche blonde Seemann mit den heiteren Augen, blau wie das Meer, gefällt ihnen ſo gut, daß ſie ſein Tun nicht hindern mögen. Seine Offiziere aber ſehen, daß er in den acht Tagen ſeit der Mobilmachung Fleiſch verlor und älter, ja grauer geworden iſt. Er kam nicht aus den Kleidern, hat kaum die Brücke verlaſſen und trug auf den Schultern als Gewicht von Zentnern die ſchwerſte Sorge von Kommandanten mit dem Bewußtſein, durch viele Feinde aus Mangel an Feuerung gefechtsunfähig zu fahren.

Doch als er hinter dem letzten Korb Kohle das Deck ſeines Kreuzers betritt, atmet er tief und befreit. Auf ſchnellem Schiff weiß er ſich ein

freier Herr des freien Meeres und jeder Aufgabe gewachsen. Jetzt soll der Feind ihn jagen und seinem Handel der Gottseibeiuns helfen! Er schläft in jener Nacht und hat wohl vorher einen guten Trunk genommen. Am nächsten Morgen ist er wieder jung und für die Arbeit fertig. Er sucht sie auf dem Treck, den Kauffahrer für die Reise zwischen Nord- und Südamerika wählen. Südlich von Barbados kommt der erste britische Dampfer in Sicht. Mit dem Signal „Stoppen Sie" geht Köhler in Lee, aber noch sind die Engländer auf sein Verfahren nicht eingefuchst. Der Brite zaudert und wird durch einen blinden Schuß zu Gehorsam gemahnt. Dann pflanzt „Karlsruhe" eine Granate vor seine Nase, doch ist das vorläufig wenig arg gemeint. Weiß doch der deutsche Kommandant, wie schwer solch armer Skipper die rostige Maschine zum Stillstand bringt. Endlich geschieht's, und vom Kreuzer weht das Signal: „Drehen Sie bei, ich schicke ein Boot." Der Brite heißt das Gegensignal „verstanden", während sein plötzliches Stoppen noch immer eine dicke Rauchsäule aus dem Schornstein qualmen läßt. Und wir sehen jetzt das Bild, das fortan alle gekaperten Dampfer den Männern auf „Karlsruhe" bis zum Sinken bieten:

Am Maſt flattert das beim Ausſteigen der Beſatzung vergeſſene Signal „verſtanden“ (nämlich verſtanden, daß abſeits von Britanniens Kreidefelſen auch noch Seefahrer wohnen), und über dem Schornſtein weht die hohe dicke Rauchfahne, bis das Schiff in die Tiefe geht.

Von „Karlsruhe“ gleitet an Seilen der Priſenkutter herab. Zehn Mann mit umgeſchnallten Seitengewehren führen die Ruder, Gewehre ſind unter den Duchten beigefangen. Ein Oberleutnant zur See, ſehr lang und ſchlank, mit der Schärpe um den Leib, führt als Priſenoffizier. Ein Leutnant der Reſerve, der im Zivilberuf Schiffsoffizier iſt, begleitet ihn als Sachverſtändiger in Schiffspapieren. Ein Signalmaat, der Priſenſchreiber mit der Mappe für die fremden Schiffspapiere und ein Funkenmaat, der drüben ſofort die Funkenbude vernageln wird, fahren auch noch mit, während vom Deck des Kreuzers aufmerkſame Augen dem Kutter folgen. Bald ſehen ſie den ſchlanken Oberleutnant mit Schärpe die Strickleiter des Dampfers erklimmen und auf die Brücke entern. Nach kurzem Geſpräch mit den engliſchen Schiffsoffizieren meldet er ſeinem Kommandanten durch den Signalmaat: „Schiff und Ladung einwandfrei britiſch!“

Auch Kapitän Köhlers Antwort kommt durch Flaggen: „Beſatzung zum Ausſteigen klar; Dampfer wird verſenkt!“ Der erſte Offizier hat zugehört, als der Kommandant ſeinem Adjutanten den Befehl für die Signalgäſte gab, und läßt pfeifen: „Sprenggruppe klarmachen!“

Unterdeſſen rudern vier Matroſen den Priſenkutter zum Kreuzer zurück. Auch der Priſenſchreiber ſitzt wieder darin und bringt alle an Bord des Fremden gefundenen Zeitungen mit. Wenn er den erſten Fuß auf das Deck der „Karlsruhe“ ſetzt, ſteht Kapitän Köhler bereit, ihm die Blätter aus der Hand zu nehmen. Er klemmt ſie unter den linken Arm, ſagt dem erſten Offizier: „Wurſteln Sie einſtweilen weiter“ und geht haſtigen Schrittes ins Kartenhaus, um die Zeitungen zu ſtudieren, weil Nachrichten für den Kreuzerkommandanten kaum weniger entbehrlich als Munition und Kohlen ſind.

In den Priſenkutter klettert jetzt die Sprenggruppe mit einem Ingenieur, einem Maſchiniſtenmaat und einem Torpedomatroſen. Er iſt im Nebenamt Weinſteward in der Offiziersmeſſe, aber ſoll dort neuerdings ſeinen Dienſt recht läſſig tun. Es kommt vor, daß er im Entkorken einer Flaſche eine Pauſe macht, an ein Bullauge tritt

und ausſpäht, ob es endlich wieder einen Dampfer zu pflücken gibt.

Auf der Priſe iſt der ſchlanke Oberleutnant mit Schärpe tätig und macht kurzen Prozeß, als die Beſatzung den Branntweinvorrat plündern will. Nicht nur Flaſchen, ſondern auch Wertvolleres aus der Ladung wollen auf allen gekaperten Schiffen die Britanniens Handel dienenden weißen und farbigen Engländer mitgehen heißen. In die Boote geſchickt, müſſen ſie zu einem aus der Ferne dann nahenden Begleitdampfer der „Karlsruhe" rudern und mit ihrer Habe und dem auf Befehl zuſammengerafften Proviant an Bord gehen. Als letzter folgt von jeder Priſe der Kapitän und bietet wiederum den Männern auf unſerem Kreuzer ein ſtets gleiches Bild: In beiden Seitentaſchen des blauen Jacketts trägt der Ausſteigende eine Whiskypulle und unter beiden Armen einen Chronometer, der zwar ſeinen Reedern gehört, aber in allen Häfen zu Nutzen des Darbieters verſilbert werden kann.

Mit den Briten an Bord wird der Begleitdampfer aus Sicht geſchickt. Der Zahlmeiſter und Bottelier des Kreuzers ſuchen auf der Priſe vielleicht nach Proviant. Dann tut die Sprenggruppe ihre Arbeit. Der Dampfer fliegt auf und

an ſchwere Arbeit, die Stunden währen wird. Geſchütze, Munition, Offiziere und Leute ſind auf den Dampfer zu ſchicken. Von ihm ſteigen in der Reſerve dienende Schiffsoffiziere zur Beförderung in die Heimat um. Auch ſoll der „Kronprinz“ Proviant und einen kleinen Vorrat an Kohlen abgeben. Leider bekennt er ſich zu einer Havarie, die ſpäter in See behoben ward, aber vorläufig die Fahrtgeſchwindigkeit mindert.

Während hüben und drüben alle Hände zupacken, ſpähen von beiden Brücken wachſame Augen zum Horizont. Das Werk iſt noch lange nicht getan, als der Wachhabende auf „Karlsruhe“ im Süden ein ſchwelendes Streichholz über dem Waſſer zu ſehen glaubt. Es wächſt zu einem qualmenden Schornſtein, und ehe eine halbe Stunde vergangen, meldet der Offizier ſeinem Kommandanten: „Engliſcher Panzerkreuzer!“ „Vielleicht unſer Freund Berwick, der uns ſtören will,“ ſchmunzelt Kapitän Köhler. Doch der Gegner hält Kurs auf die Küſte Nordamerikas und ſieht nichts von den deutſchen Schiffen, deren Leute immer haſtiger, in jetzt ſchier grimmigem Eifer die Hände rühren.

Köhler hat geſunde Nerven. Mit verſchränkten Armen ſteht er bereit, den Befehl zum Einſtellen

der Arbeit zu rufen. Bis dahin will er jede Sekunde nützen. Wenn der Brite ihm noch ein zweites halbes Stündchen gönnt, iſt ſein Auftrag erfüllt. Breiter wird ſein Lächeln, denn jetzt iſt des nichts ahnenden Gegners Brücke vor ſeinen Augen und der „Kronprinz“ ſo gut wie verſorgt. Gerade da dreht der Engländer bei. Aber mit frohem Aufatmen kann Köhler Befehle geben. Die deutſchen Schiffe gleiten langſam, dann ſchnell und ſchneller auseinander. Brauſende Hurras fliegen von Bord zu Bord. Dann haben ſie ſich nicht wiedergeſehen, aber wiſſen, daß eins wie das andere ſich ſehen laſſen kann.

Durch die Havarie an ſchnellem Fahren gehindert, muß doch der Hilfskreuzer „Kronprinz“, ſo gut es geht, das Weite ſuchen. Mit halber Kraft nur läßt darum Kapitän Köhler die Maſchinen der „Karlsruhe“ ſtampfen und ſieht bald befriedigt, daß er „Berwick“ nach ſich zieht. Erſt als „Kronprinz“ aus Sicht geſchwunden, ſchüttelt er den Bekannten aus Kingston ab und macht ſich davon.

„Karlsruhe“ iſt allein und um ſie das Halbdunkel einer mondhellen Nacht auf dem Waſſer. Ihre Planken beben unter voller Maſchinenkraft. Ihr Bug teilt die Wellen auf der Fahrt zur ame-

rikanischen Küste, wo der Kommandant endlich Öl und Kohlen zu kaufen hofft.

Sein Wachhabender hebt die Hand zur Mütze: „Backbord voraus Kreuzer mit vier Schornsteinen; kommt uns entgegen!“ Hol's der Teufel! Die „Lowestoft“ glaubt Köhler nach längerem Hinschauen vor sich. Jedenfalls fahren zwei Gegner — außer dem Schiff mit vier Schornsteinen auch „Berwick“ — zwischen ihm und seinem Ziel. Sie würden „Karlsruhe“ wohl spätestens nach Füllen ihrer Bunker den Weg verlegen. Er dreht ab. Der Brite folgt, wird als „Bristol“ erkannt und unter Feuer genommen. Jeder Mann, der nicht Geschütze bedient, muß Kohlen schippen und der Kreuzer das Letzte an Maschinenkraft hergeben. Zwei Treffer schlagen auf „Bristol“ ein, und ein dritter verlöscht ihre Lichter. Die elektrische Anlage kam also zu Schaden. Der Engländer läßt von der Jagd und gibt Raketensignale, auf die aus weiter Ferne ein zweiter Brite Antwort steigen läßt.

Die „Karlsruhe“ ist in übler, wenn nicht verzweifelter Lage. Der „Kronprinz“ konnte ihr während der flüchtigen Begegnung nur wenig Kohlen geben, und ihre Bunker leeren sich schnell. Köhler geht mit der Fahrt herunter, läßt seinen

Adjutanten, den I. O. und den leitenden Ingenieur zum Kriegsrat in die Kajüte rufen und fragt: „Herr Stabsingenieur, wie lange kann ich noch fahren? Komme ich bis St. Thomas?“

„Nein, Herr Kapitän, aber — vielleicht — bis San Juan, wenn wir bei mäßiger Fahrt mit den Kohlen sparen.“

Stunden beginnen, deren Sorgen wohl quälend an den Nerven eines Führers rütteln können. Um so wenig Feuerung als möglich zu verbrauchen, muß Köhler den geraden Weg, den von Engländern überwachten, befahrenen Treck nach Portorico wählen. Die vier Winde tragen das Funkengeknatter von Gegnern, die schon in der geschwätzigen Zuversicht, ihn zu fangen, reden. Begegnet er einem, dann fehlt es an Kohlen zu Angriff wie Flucht. Er kann sich kaum wehren, muß ruhmlos sein stolzes Schiff zu Trümmern schießen lassen. Aber wenn er der Stunden Sorgen spürt, sieht's keiner an seinem lächelnden Gesicht. Er hat Zuversicht genug, um anderen davon abzugeben. Er glaubt an seinen Stern und ist ein Sonntagskind. Ungelegen kommt freilich der Sonntag, an dem er mit gefegten Bunkern ohne ein Kohlenstück von der Größe eines Hühnereis in den Hafen von San Juan läuft.

Wo ſind am Sonntag Arbeiter und Kohlen zu finden? Nur einen kleinen Vorrat kann der Hafenkapitän, ein Seeoffizier, endlich ſchaffen.

Die Mannſchaft iſt beim Bergen des koſtbaren Schatzes, als Meldung kommt: „Draußen ſtehen zwei feindliche Panzerkreuzer!“ Köhler runzelt die Stirn: „Ich wollte, es gäbe eine dunkle Nacht!“ Sie kommt und fällt tiefſchwarz auf die See. „Karlsruhe“ ſchleicht aus dem Hafen. Innerhalb der Dreimeilengrenze führt der Kommandant ſein Schiff längs der Küſte bis zur Oſtecke von Portorico und von dort auf hohe See durch das Gewirr von Klippen, an denen Schiffe ohne Zahl ſcheiterten. Mit dem Glauben an ſeinen Stern vollbringt er ein ſeemänniſches Meiſterſtück, das Schiffer auf der Karaibiſchen See ſeither als verwegene Tat eines Glückspilzes mit Staunen rühmen. Und er iſt wirklich ein Sonntagskind, denn als „Karlsruhe“ den gefahrſchwangeren Klippen vor der Oſtecke von Portorico naht, verdrängt ſtrahlend heller Mondſchein das tiefe Dunkel rabenſchwarzer Nacht.

Von neuem geht Köhler auf die Suche nach Kohlen. Den Weg nach St. Thomas verlegen Briten. Er will ſein Glück in Curaçao verſuchen. Am 12. Auguſt liegt das pflanzenarme, baum-

loſe Inſelchen mit weißumrahmten roten Häuschen vor ihm. Aber ein fremdartiges Bild bietet das freundliche Städtchen, das Seeleute einem Spielzeug vergleichen. Die Einfahrt iſt durch eine Kette geſperrt. Durch die Luken altfränkiſcher Forts recken ihren Hals Geſchütze, bei denen Artilleriſten ſtehen, und vor der Brandung ſchaukeln zwei Kanonenboote klar zum Gefecht. Für Kampf gegen wen hat Curaçao mobil gemacht? kann Köhler nur fragen, aber heißt einſtweilen gelaſſen die Lotſenflagge und ruft den Kommandanten des einen Kanonenbootes an. Gewohntes Glück will, daß es ein alter Bekannter iſt. Er kargt nicht mit Auskunft und gibt den wohlmeinenden Rat, ſo ſchnell wie möglich davon zu fahren, da Holland nach einer Überſchreitung ſeiner Grenzen durch deutſche Truppen dem Reich den Krieg erklärt habe. Für einen Augenblick will der Glaube an den Stern faſt ſchwinden. Die Mienen der Offiziere um Köhler härten ſich, als er in kurzem Überlegen ernſt den Kopf neigt. Da hebt er ſchon wieder das frei und fröhlich lachende Geſicht mit dem Rahmen des blonden Barts: „Wer hat Ihnen den Bären aufgebunden, alter Freund?“ Wie die Nachricht nach Curaçao gekommen ſei, fragte er den Holländer. „Über das

französische Kabel," antwortet der Fremde, und laut lachend kann oder muß Köhler sich für die Unrichtigkeit verbürgen, weil er hier Kohlen finden oder sterben muß.

Nach langem Palaver mit Beamten und Offizieren fällt die Kette von der Einfahrt. „Karlsruhe" fährt durch die beiden Reihen niedriger Häuser, über deren Dächer vom Deck die Mannschaft blickt, und macht fest. Der Kommandant geht an Land und setzt durch, daß er Kohlen kaufen darf. Sie müssen gar schnell an Bord, denn immer wieder bekehren sich die Holländer zum Glauben, die nächste Minute könne eine Depesche ihrer Regierung mit dem amtlichen Befehl zur Mobilmachung bringen. Darum trifft sich's gut, daß dicht beim Kreuzer ein von Südamerika nach New York unter amerikanischer Flagge fahrender Dampfer zu kurzem Aufenthalt liegt. Fast drei Dutzend zu Erfüllung vaterländischer Pflicht in die Heimat reisende deutsche Reserveoffiziere sind an Bord. Sie hören von den Nöten der „Karlsruhe", sind mit Hurra von ihrem Schiff herunter, greifen zu Schippen und Körben und schaufeln im weißen Reisekleid aus Linnen oder Flanell mit den Matrosen um die Wette. Während flott wie niemals die Arbeit vor-

wärtsſchreitet, ſteht Kapitän Köhler beim Schiff plaudernd zwiſchen holländiſchen Beamten. Sie zweifeln noch immer, ob es nicht ihre Pflicht iſt, dem Verſorgen des Kreuzers mit Feuerung Einhalt zu gebieten. Immer wieder wollen ſie ein „genug“ ſprechen. Aber auch ſolcher Lage wird niemand beſſer Herr als Köhler, der mit launigem Wort oder Schlag auf die Schulter aus Menſchen Einwände, Widerſpruch, ja Feindſchaft herauszulachen verſteht. Während er luſtig ſcherzt, vergeht den Fremden die Zeit wie im Flug, und der fröhliche blonde Seemann mit den heiteren Augen, blau wie das Meer, gefällt ihnen ſo gut, daß ſie ſein Tun nicht hindern mögen. Seine Offiziere aber ſehen, daß er in den acht Tagen ſeit der Mobilmachung Fleiſch verlor und älter, ja grauer geworden iſt. Er kam nicht aus den Kleidern, hat kaum die Brücke verlaſſen und trug auf den Schultern als Gewicht von Zentnern die ſchwerſte Sorge von Kommandanten mit dem Bewußtſein, durch viele Feinde aus Mangel an Feuerung gefechtsunfähig zu fahren.

Doch als er hinter dem letzten Korb Kohle das Deck ſeines Kreuzers betritt, atmet er tief und befreit. Auf ſchnellem Schiff weiß er ſich ein

freier Herr des freien Meeres und jeder Aufgabe gewachsen. Jetzt soll der Feind ihn jagen und seinem Handel der Gottseibeiuns helfen! Er schläft in jener Nacht und hat wohl vorher einen guten Trunk genommen. Am nächsten Morgen ist er wieder jung und für die Arbeit fertig. Er sucht sie auf dem Treck, den Kauffahrer für die Reise zwischen Nord- und Südamerika wählen. Südlich von Barbados kommt der erste britische Dampfer in Sicht. Mit dem Signal „Stoppen Sie" geht Köhler in Lee, aber noch sind die Engländer auf sein Verfahren nicht eingefuchst. Der Brite zaudert und wird durch einen blinden Schuß zu Gehorsam gemahnt. Dann pflanzt „Karlsruhe" eine Granate vor seine Nase, doch ist das vorläufig wenig arg gemeint. Weiß doch der deutsche Kommandant, wie schwer solch armer Skipper die rostige Maschine zum Stillstand bringt. Endlich geschieht's, und vom Kreuzer weht das Signal: „Drehen Sie bei, ich schicke ein Boot." Der Brite heißt das Gegensignal „verstanden", während sein plötzliches Stoppen noch immer eine dicke Rauchsäule aus dem Schornstein qualmen läßt. Und wir sehen jetzt das Bild, das fortan alle gekaperten Dampfer den Männern auf „Karlsruhe" bis zum Sinken bieten:

Am Maſt flattert das beim Ausſteigen der Beſatzung vergeſſene Signal „verſtanden“ (nämlich verſtanden, daß abſeits von Britanniens Kreidefelſen auch noch Seefahrer wohnen), und über dem Schornſtein weht die hohe dicke Rauchfahne, bis das Schiff in die Tiefe geht.

Von „Karlsruhe“ gleitet an Seilen der Priſenkutter herab. Zehn Mann mit umgeſchnallten Seitengewehren führen die Ruder, Gewehre ſind unter den Duchten beigefangen. Ein Oberleutnant zur See, ſehr lang und ſchlank, mit der Schärpe um den Leib, führt als Priſenoffizier. Ein Leutnant der Reſerve, der im Zivilberuf Schiffsoffizier iſt, begleitet ihn als Sachverſtändiger in Schiffspapieren. Ein Signalmaat, der Priſenſchreiber mit der Mappe für die fremden Schiffspapiere und ein Funkenmaat, der drüben ſofort die Funkenbude vernageln wird, fahren auch noch mit, während vom Deck des Kreuzers aufmerkſame Augen dem Kutter folgen. Bald ſehen ſie den ſchlanken Oberleutnant mit Schärpe die Strickleiter des Dampfers erklimmen und auf die Brücke entern. Nach kurzem Geſpräch mit den engliſchen Schiffsoffizieren meldet er ſeinem Kommandanten durch den Signalmaat: „Schiff und Ladung einwandfrei britiſch!“

verſinkt. So ſchickt auf dem Treck zwiſchen Nord- und Südamerika die „Karlsruhe“ ſiebzehn engliſche Dampfer zu den Fiſchen. Das iſt eine Leiſtung, welche die Namen Köhler und „Karlsruhe“ gleichwertig neben die von Müller und „Emden“ ſtellt. Das aber darf unſere Zuverſicht ſtärken. Des Einzelnen Tat mag Ruhm ſchenken und Bewunderung wecken. Vertrauen in eine ganze Organiſation gewährt die Gewißheit, daß das Können, von dem Glück zur Tat und zum Vollbringen führt, in allen ſteckt. — Es klingt ſehr einfach und ſcheint faſt leicht, daß die „Karlsruhe“ auf dem Treck ſiebzehn Dampfer aufbrachte, aber es heiſchte bei ſchwerem Dienſt viel Nerven, Sorgen und Schweiß. Wäre ein feindliches Kriegsſchiff genaht, während der Oberleutnant mit Schärpe auf der Priſe war, ſo ging er mit der Beſatzung des Kutters verloren. Für lange Monate, aber keineswegs täglich, befuhr die „Karlsruhe“ den Treck. Oft galt es, feindlichen Kreuzern auszuweichen oder abſeits von Begleitdampfern Kohlen zu holen. Luſtige Späße ereigneten ſich dabei. Unſer Kreuzer wird gejagt, muß ſeine Straße verlaſſen und beſtellt einen der Begleitdampfer nach einem Punkt fünfzehn Meilen öſtlich des Trecks. Dort wartet

ſchon der Dampfer, als ein britiſcher Kauffahrer mit der Frage naht: „Wißt ihr, wo die verdammte ‚Karlsruhe‘ iſt?“ Der deutſche Kapitän nimmt ſein beſtes Engliſch zuſammen: „Bleibt ein Weilchen, denn ich erwarte mein Schweſterſchiff und vom Skipper Antwort auf eure Frage, die auch mich mit Sorgen bedrückt.“ Dem Briten iſt's recht. Er wird geſprächig und erzählt dem Deutſchen, der gerade wie der Engländer keine Flagge führt und letzterem als Landsmann gilt, daß die britiſche Admiralität allen Dampfern unter uns feindlicher Flagge zu dem Weg fünfzehn Meilen öſtlich des Trecks geraten hat, damit ſie nicht in die Hände des deutſchen Kreuzers fallen. Über Warten und Plaudern kommt die „Karlsruhe“, pflückt den Engländer und bleibt für Tage auf dem ihr von der britiſchen Admiralität beſtellten Feld, während fünfzehn Meilen weſtlich feindliche Kreuzer auf ſie fahnden.

Der Kommandant, der, ewig geſucht und gejagt, aber niemals gefunden, für ein halbes Jahr Kreuzerkrieg führt, muß neben der Gabe zu ſicherem Disponieren viel kühnen Wagemut wie ein ſtarkes Herz haben und ſeine Leute bei Laune halten können. Im ſtechenden Sonnenbrand und der ſchwülen, die Glieder und den Willen läh-

menden Hitze jener Breiten hat die Mannſchaft bei Tag und Nacht dem Dienſt zu leben. Unter ihren Offizieren ſchläft ſie zur Hälfte als Kriegswache bei den Geſchützen oder geladenen Torpedos, und Arbeit genug hat auch die wachfreie Hälfte zu tun. Aus den Kleidern kommt für Tage weder Offizier noch Mann, und I. O. wohnt, um immer „auf Deck“ zu ſein, in der Dampfpinaſſe. Aber Krankheit iſt ſelten auf „Karlsruhe“ und dick und rund von gutem Futter jeder Mann der Beſatzung. Weder ihr Frohſinn, noch ihre Freude am Dienſt für Kaiſer und Reich ſtirbt in eintönigem Leben und lähmender Tropenhitze. Heitere Stunden bringt namentlich die Muſik, an der ſich auch die britiſchen Häftlinge auf den Begleitdampfern ergötzen, und die Mannſchaft feiert Faſtnacht mit einem Maskenball. Das ſaubere und ſeemänniſche Ausſehen der Matroſen in Weiß mit bronzebraun gebrannten, nackten Armen und von ſüdlicher Sonne geſchwärzten Geſichtern unter Strohhüten erregt das Staunen der Paſſagiere des aufgebrachten „Vandyke“ von der Lampert-Holt-Linie. Einige Ärzte unter den Fremden wollen nicht glauben, daß unſere fröhlichen dicken Jungens ſeit Monaten kein Land betraten.

Das Schiff wurde morgens bei leichtem Nebel überraſcht. Die Fahrtgäſte ſchienen beim Frühſtück, als der Kreuzer heranbampfte. In ſichtlicher Freude eilten ſie auf Deck und winkten dem vermeintlichen Landsmann oder angelſächſiſchen Vetter frohe Grüße. Britannia rulte ja noch the waves, und nur ein engliſches Kriegsſchiff konnte fern von Europa die hohe See befahren. Auf hundert Meter Entfernung ſetzte Kapitän Köhler die Kriegsflagge, und die Männer auf „Karlsruhe" ſahen und fühlten wirklich, wie drüben auf ſchmunzelnden Lippen das Lächeln ſtarb und die Geſtalten in eiſigem Schrecken erſtarrten. Daß ſie gehenkt würden, ſchienen Briten und Amerikaner noch zu glauben, als der ſchlanke Oberleutnant mit Schärpe an Bord kam. Er ſprach zunächſt mit dem Skipper, dann durch Flaggen mit ſeinem Kommandanten und trat unter die auf das hinterſte Achterdeck flüchtenden Paſſagiere: „Wir geben Ihnen einen Tag zum Packen der Koffer, meine Herrſchaften! Morgen früh um ſechs geht Ihr Gepäck von Bord; um neun Uhr folgen die Männer und um zehn die Damen, denn" — lacht er einer Blondine zu — „Sie wollen doch ausſchlafen, meine Dame!"

Dem Oberleutnant folgen andere junge Of-

ſitzere an Bord. Kapitän Köhler hat von der Angſt der Töchter Amerikas und Englands gehört. Seine Herren ſollen ſie beruhigen und ſich niedlich machen. Auch haben ſie Auftrag, zu begutachten, ob der „Vandyke“ in einen Hilfskreuzer verwandelt werden kann.

„Denn das paſſiert nur heute,“ denken die Leutnants von der „Karlsruhe“. Nach Ablauf einer Stunde winken ſie um Mützenbänder und melden abends ihrem Kommandaten durch Winkſpruch: „Während der Nacht ſchwere Angſtausbrüche vieler Damen zu befürchten. Können wir bleiben?“

Andern Morgens trennte amerikaniſche Entrüſtung die Yankees von den Briten, weil — wie gemeinhin auf engliſchen Paſſagierdampfern — alle Boote des „Vandyke“ leck waren. Die „Karlsruhe“ ſchickte die ihren. Auf Begleitdampfer zur Fahrt in Sicherheit und einen neutralen Hafen gebracht, ſchloſſen die feindlichen Vettern Frieden, um zuſammen ihre Namen unter ein Dankſchreiben an Kapitän Köhler zu ſetzen.

Auch die Männer auf den Begleitdampfern und unſeren Handelsſchiffen ſind manches Wortes wert. Gerufen oder ungerufen kamen alle, alle, um in Stunden von Gefahr und Not treu und

deutſch ihr Leben dem Vaterland zu bieten. Wie jeder unſerer Kreuzerkommandanten im Gelben Meer, in der Südſee und längs der Küſten Amerikas ſieht bei Ausbruch des Krieges auch der in St. Thomas, Curaçao und San Juan an Land gehende Kapitän Köhler ſich von Schiffsoffizieren und Matroſen deutſcher Kauffahrer umringt. Sie bitten, nein betteln mit naſſen Augen um Dienſt für die Sache der fernen Heimat. Sie kommen allein oder hinter ihrem Skipper, der Schiff und Beſatzung zur Verfügung ſtellt: „Herr Kapitän, ſchicken Sie uns, wohin Sie wollen, ſchicken Sie uns in den Tod, aber nehmen Sie uns!“ Ein alter, faſt weißhaariger Mann, der Steward auf kleinem Kaſten, weint nach der Abweiſung ſo beſchämt, daß der erſte Offizier ihn hinter dem Rücken des Kommandanten für Dienſt im Lazarett wirbt. Da iſt er glücklich, nein ſelig. Zwar kann er für das Vaterland nicht kämpfen, aber doch ſterben, wenn dem Kreuzer die Stunde ſchlägt, die — das weiß er — einmal kommen muß. Die Kapitäne von Begleitdampfern ließen ſich nicht ſuchen. Von weither fuhren ſie durch Feinde und Gefahren, um ihre Dienſte anzubieten. An der Südküſte von Portorico hört der Kapitän eines ſtattlichen Paſſagierdampfers, daß

die „Karlsruhe“ in den Hafen von San Juan lief. Er blickt auf den Fahrplan. Wenn er jetzt zum Bahnhof rennt, kann er vielleicht noch den Zug erhaſchen. Er ſtülpt den Hut auf, läuft ohne Schlips, wie er da iſt, vom Schiff, ſteht am nächſten Morgen vor Köhler und nennt mit ſeinem Namen den des Dampfers. „Schiff und Beſatzung zu Ihrer Verfügung, Herr Kapitän. Ich rechne beſtimmt auf Verwendung!“ So kamen alle, und ſo ſprachen ſie ſtets. Dann brannte Aug' in Auge und brannte Hand in Hand. Zwei Deutſche ſchloſſen einen Pakt, den nur Tod und Sinken brachen, und der Seeoffizier fand im Schiffsoffizier einen Gefolgsmann, verläßlich und treu auf jeder Fahrt, die mit Gewißheit ins Grab und Ende führte.

Auch mit dem Kapitän des ſtattlichen Dampfers wurde ein Treffpunkt auf hoher See verabredet. Als „Karlsruhe“ eintraf, lag er dort. Der Skipper ließ nicht Hurra rufen. Ein ſchweigſam ſtiller Mann kam er ernſt an Bord und machte keine Worte. Er kam zur Erfüllung ganz ſelbſtverſtändlicher, weil deutſcher Pflicht. Er tat ſie und tut ſie noch, bis für Kaiſer und Reich ſein Schiff einmal ſterben muß.

Dabei kamen die Männer draußen nicht wie

wir daheim zu fröhlichem Krieg. Sie konnten ihr Herz nicht an Kunde von Siegen wärmen. Während Neutrale ihnen höhere Löhne boten, hörten ſie, daß die deutſche Welt in Trümmer falle. Sie laſen, daß deutſche Soldaten Henker und deutſche Seeleute Piraten ſeien, und atmeten auf dem Meer wie im Hafen den heißen Haß der ganzen, auch neutralen Welt, die nach Sühne für Schandtaten, nach Rache an allen Deutſchen ſchrie. Das fraß an der Seele und weckte im einfachen Mann wohl gar Scham mit den Zweifeln, ob die Verleumdung nicht ein Körnchen Wahrheit trage, denn die Welt wußte bis zum Auguſt des Jahres 1914 noch nicht, wie Menſchen lügen können. Sie hört ja erſt jetzt, daß, wie britiſche Staatsmänner vor ihr Volk, engliſche Heerführer als Lügner vor die eigenen Truppen treten und die engliſchen Generale Kitchener und Haig nach dem Ruhme trachten, auf den Tafeln der Kriegsgeſchichte mit dem Beinamen Lügner fortzuleben.

Und doch konnte der deutſche Seemann, ob er goldene Borten und Meſſingknöpfe oder das ſchmuckloſe Blau des Kauffahrers trug, bald den Kopf gar ſtolz und hoch in froher Zuverſicht recken. Das war, wenn er das Tun der Männer

auf Britanniens Handelsſchiffen ſah. Der Skipper, der die Whiskypullen als Teuerſtes in Sicherheit und des Reeders Chronometer zum Höker trug, ſchien noch ihr beſter Typ, obwohl er an Wahrung jener Würde, die nationaler Ehrſinn auch in Gefangenſchaft bekundet, nicht dachte. Seinen Kahn verließ er wie die Mannſchaft in Haſt ohne Bedauern oder gar Trauer. Auf dem Pott gab's nichts mehr zu verdienen, alſo mochte er zur Hölle, oder wohin es den Deutſchen beliebte, fahren. Nur die eigenen ſieben Sachen, und was von des Reeders Habe zu verſilbern war, mußten geborgen ſein. Faul, aber froh hockten dann weiße und farbige Briten auf unſeren Begleitdampfern. Faſt ſpöttiſch glücklich waren ſie, weil ſie nicht zu arbeiten hatten, und lebten auf, wenn die Jagd auf ihre Landsleute begann. Ein Fang brachte „company", alſo neue Gefährten und neue Unterhaltung. Das war der Mühe wert, den Deutſchen beim Ausſpähen zu helfen! „See that smokestack, Sir," riefen ſie in Erregung den deutſchen Schiffsoffizier an. Wenn der Kreuzer dem gefundenen Dampfer folgte, wünſchten ſie uns ein Schiff ihres eigenen Reeders als Beute und klatſchten jubelnd in die Hände, wenn es gefangen wurde.

In lärmender Freude ihren Jig tanzend, begrüßten ſie neue Häftlinge mit drei Hurras, oder ſagen wir lieber three cheers, um den Kriegsruf anſtändiger Leute nicht auf unſaubere Lippen zu legen. So war an ihnen nichts von Treue zu Dienſt und Vaterland zu ſpüren. Die Welt müßte ärmer werden und die Schiffahrt mit dem ſtolzen Beruf des Seemanns verelenden, wenn die Seegewalt ihres Volkes nicht gebrochen wird.

S. M. S. „Ayesha"

S. M. S. „Emden" liegt vor der Kokosinsel Keeling. Auf dem Eiland ist Kapitänleutnant von Muecke mit Leutnants z. S. Schmidt und Gyßling und 47 Mann beim Zerstören der Funkenstation, als er in der Ferne die Rauchsäule aus einem Schiffsschornstein den Horizont schwärzen sieht. Wird der Dampfer sein, der heute mittag die „Emden" mit Kohlen versorgen soll! Muecke kehrt ihm den Rücken. Aber der Zuruf eines Matrosen läßt ihn zum Glas greifen. Die „Emden" zeigt der Insel ihr Heck. Ihr Bug schneidet durch die Wellen in hoher Fahrt zur Rauchsäule, unter der ein englischer Kreuzer aus dem Meer gewachsen ist. „In die Boote," will Muecke rufen, um mit von der Partie zu sein. Zu spät! Schon wirft Kapitän v. Müller dem Briten die erste eiserne Herausforderung vors Bugwasser. Ein Springbrunnen sprudelt auf und versinkt unter weißem Schaum. Es ist zehn Uhr früh, und die Geschichte hat Eile, unter ein Epos von Seemannswagen zu schreiben: „Da war die Mär zu Ende, das war der Helden Not."

Muecke fühlt, daß die Mär zu Ende geht. Wohl hat die „Emden“ anfänglich gute Treffer, denn ſie ſchießt ſchnell und ſicher; aber in Stunden zähen Kämpfens ſieht er ſie allmählich unterliegen. Unter den Augen der kleinen Schar auf der Inſel wird das geliebte Schiff zerfleiſcht. Es iſt den Männern, als ſchmerzten Wunden am eigenen Körper, wenn nach dem Einſchlagen einer britiſchen Granate für bange Minuten ein deutſches Geſchütz ſchweigt. Sie glauben ihre Kameraden im Blut, ihre Waffen in Trümmern zu ſehen und ſpüren das bitterſte Los des Soldaten, der nicht mittun kann, wenn die eigene Truppe, das eigene Schiff im Feuer ringt. Ihre Kehlen werden trocken und die Augen brennen, als ſchwelende Flammen der „Emden“ Achterſchiff freſſen. Ihre Zähne knirſchen und ihre Fäuſte ballen ſich, als heiße Granatenhände den vorderen Schornſtein und den Fockmaſt über Bord reißen. Seltener, ſchwächer wehrt ſich die „Emden“. Ihre Munition geht wohl aus. Muecke ahnt, daß ſie bald unter den Wellen verſinken mag. Er blickt zurück und hält prüfend Umſchau. Auf engliſcher Inſel ſieht er ſich unter Engländern und draußen den feindlichen Kreuzer, der nach Vernichtung des deutſchen ohne Zweifel ein ſtarkes Landungskorps

ſchicken wird. Dann ſoll es einen tüchtigen Preis für das Leben von fünfzig deutſchen Seeleuten zahlen! So gut es mit ein paar Maſchinengewehren und ſiebenundvierzig Flinten geht, richtet er die Inſel zur Verteidigung ein. Wenn die alte „Emden“ ſinkt, ſoll Keeling eine neue ſein!

Um drei Uhr nachmittags verſchwinden die noch kämpfenden Kreuzer am Horizont. Ehe es dämmert, tauchen ſie wieder auf. Im ſinkenden Licht des Tages ſieht Muecke den Gegner mit hoher Fahrt dicht an die faſt wehrloſe „Emden“ rauſchen. Zu einem einzigen Schatten ſind die Rauchwolken beider Schiffe verſchmolzen, als aus dem dunklen Schwarz plötzlich eine weiße Dampfſäule aufziſcht. Wohl ein Torpedoſchuß! Traf er die „Emden“? Kaum! Denn gegen die blutrote Scheibe der in den Ozean ſinkenden Sonne hebt klar zum letzten Male der eine ihr gebliebene Maſt ſich ohne Krängung und Verſtimmung ab. Dann ſchweigt das Feuer. Die Schiffe ſchwinden in der Ferne und Nacht.

Wer weiß, fragt Muecke, ob ich nicht doch noch mein Schiff erreiche? Denn er iſt von den Leuten, die dabei ſein wollen, ob's auch zum Letzten und Schwerſten geht. Im Hafen hat er tagsüber den alten Dreimaſt-Segelſchoner „Ayeſha“, einen

morſchen Kaſten von 97 Regiſtertons, geſehen: „Macht mir das Ding ſeeklar!“ Der Kahn wird, ſo gut es geht, verproviantiert und aufgetakelt, und des Himmels Sternenaugen blinken verwundert, als die kleine Dampfpinaſſe den widerwilligen Schiffsgreis aus dem Hafen zerrt. Muecke nimmt ſeine Leute zuſammen. „Finden wir unſer Schiff nicht, dann machen wir uns auf eigene Fauſt nützlich und laufen einen verbündeten Hafen an, alſo ſeid guten Muts!“ Sie ſind es, und das iſt das Schöne an der beginnenden Fahrt. Ihr ſchwimmend Heim — die „Emden“ — gilt den Fünfzig bald als verloren. Sie ſind ohne nautiſche Inſtrumente, faſt ohne Nahrung und eigentlich ohne Kleider, da ſie nur dünnes Landungszeug tragen. Seit Wochen laſtet auf ihnen mit Zentnergewicht die Sorge um das Geſchick der Heimat, weil die „Emden“ nur Nachrichten von deutſchen Niederlagen auffing: unſere Flotte war zertrümmert, die Ruſſen ſtanden vor Berlin und die Franzoſen am Rhein! Gewiß verſuchten die fünfzig dem Druck der Lügen zu trotzen. Aber wir alle wiſſen, wie allein ſchon Ungewißheit über des Reiches Ergehen an Leib und Seele nagt, und ahnen das Empfinden jener Männer, wenn wir der erſten Kriegs-

tage gedenken. Wer ſchlief wie ſonſt, als Nation auf Nation die Waffen gegen uns hob? In Nächten ohne Ruhe und Schlummer kam Erinnern, daß wir oft genug auch früher gebangt hatten, — um Hab und Gut oder die Geſundheit unſerer Lieben. Aber das Leben ſchritt nach Gewohnheit durch jeden Tag, und der Körper heiſchte ſein Recht auf Eſſen wie Schlaf. Nun aber quälte unſer Gemüt die zehrendſte und zermürbendſte aller Sorgen, die unverſcheuchbare, in ſchweren Träumen ſogar nagende Sorge um Geliebteres als Frau, Kind oder Exiſtenz, die Sorge um das Vaterland, die erſt vor den Schlägen deutſcher Waffen floh. Das war die Sorge, die ſeit Monaten bleiern auf den Seelen der fünfzig Männer laſtete. Jetzt ein Spiel der Wellen, durften ſie wohl zagen, aber die Augen hoben ſich nicht mit bangen Fragen zum kalten Schweigen der Sterne. Hart biſſen ſie die Zähne zuſammen und reckten die Köpfe hoch über Ungewißheit und Ungemach. Am zuverſichtlichſten tat es ihr Führer. In Muecke finden wir auf der Brücke des Schoners den Typ unſeres im beſten Sinne dreiſt, ja nötigenfalls frech-fröhlichen jungen Offiziers. Mag der Himmel fallen und das Meer ſeine Schlünde öffnen — er iſt in froher Zuverſicht

ſich ſeiner Aufgabe voll bewußt und entſchloſſen, die ihm, als neuem Kommandanten, gewordene Pflicht und Schuldigkeit und allerhand darüber hinaus zu tun.

Sechzehn Tage ſchon iſt er in See und verſucht in Kreuzſchlägen eine neutrale Inſel zu erreichen, um die dürftige Ausrüſtung zu ergänzen. Ein Zerſtörer kommt entgegen und folgt in unbequemer Nähe. „Warum begleiten Sie mich?“ winkt Muecke ihn an. Der Fremde ſchweigt allerdings, aber mit befriedigtem: „Na, ſehen Sie, Gyßling,“ ſieht Muecke ihn den Abſtand von der „Ayeſha“ verlängern.

Es iſt ein heller Morgen und vielleicht gerade acht Uhr, die Stunde der Flaggenparade, als er die Hoheitsgrenze des neutralen Staates durchfährt. „Kriegsflagge und Wimpel ſetzen!“ Die Flagge der Dampfpinaſſe und der wohl aus einem alten Hemd geſchnittene Wimpel gehen hoch.

Die drei Offiziere faſſen an die Mützen. Auf Kommando „ſtillgeſtanden“ nimmt feierlich die Mannſchaft Front zum lieben alten Adler, der auch der Sonne nicht weicht. Er heiſcht Reſpekt und findet ihn, als Muecke — ganz Kommandant — mit Fallreepspiff im Boot abſetzt,

längsſeit des neutralen Zerſtörers geht und oben mitteilt, er beabſichtige, in den nahen Hafen einzulaufen. Der fremde Kommandant ſcheint erſtaunt. Darum betont Muecke kühl: „Ich lege meinem Schiff die Eigenſchaften eines Kriegsfahrzeuges bei.“ Mit Hilfe eines Lotſen kommt Muecke in den Hafen von Padang. Nicht etwa ſelbſt geht er zu den Hafenbehörden, um ihnen gute Worte zu geben. Er ſchickt einen Offizier mit der bündigen Mitteilung, er plane, Waſſer und Proviant einzunehmen und innerhalb vierundzwanzig Stunden wieder auszulaufen. Die „Ayeſha“ iſt ja Kriegsſchiff und Muecke ihr korrekter Kommandant. Das wird anerkannt. Antwort kommt durch einen Offizier. Die Regierung der Kolonie müſſe drahtlich befragt werden. — Beſcheid erhält Muecke am nächſten Tag: Die „Ayeſha“ ſei als Priſe zu behandeln, dürfe aber das Nötigſte an Bord nehmen und bis zur Herſtellung der Seefähigkeit im Hafen bleiben. Muecke hört es gern, denn ſeine Taue ſind morſch und ſeine Segel zerriſſen, aber eine Priſe mag er nicht führen. Er beſteht auf ſeinem Recht, daß die „Ayeſha“ ein Kriegsſchiff iſt, und greift zur Feder. Sein Proteſt verlangt, daß der Schoner als Kriegsſchiff behandelt werde. Ob er einen

Ausweis, vielleicht eine Bestallung durch den Kommandanten der „Emden“ habe? „Ist gar nicht nötig,“ schreibt Muecke kühl, „denn ich führe Kriegsflagge und Wimpel. Meine Offiziere sind in den Rangliſten der kaiſerlichen Marine zu finden, und meine militäriſch organiſierte Beſatzung iſt aktives Perſonal der deutſchen Flotte. Damit ſind die Merkmale eines Kriegsſchiffes gegeben.“ Neuer Brief: Wie er in den Beſitz des Fahrzeuges gekommen ſei? „Oho,“ knurrt Muecke und ſchreibt: „Darüber bin ich nur meinem Vorgeſetzten Rechenſchaft ſchuldig!“ Er erhält die verlangten Ausrüſtungsgegenſtände zur Herſtellung der Seefähigkeit, Proviant, Waſſer und Kleider.

Weit über das Geforderte hinaus aber gibt die kameradſchaftliche Treue von Seeleuten auf deutſchen Handelsſchiffen im Hafen. Mit jubelnder Freude hatten ſie die „Ayeſha“ empfangen und ſchienen ſich nicht nur berauben, ſondern entkleiden zu wollen, um den Letzten der „Emden“ zu helfen. Auf Pakete ohne Zahl ſchrieben ungelenke Finger heiße Glück- und Segenswünſche. Darin lagen Anzüge, Unterzeug, Zigarren, Wein, Früchte und — Uhren! So allgewaltig brach in ferner Fremde aus ſchlichten Männern eines karg

lohnenden Berufes die Liebe zur Heimat, daß ſie den Kameraden unter der Kriegsflagge ihr Beſtes und Wertvollſtes, die Uhr, als ein Opfer für das Vaterland auf den todgeweihten Kaſten ſchicken mußten. Als köſtlichſte und begehrteſte Gaben kamen — die Nachrichten von deutſchen Siegen! Sie löſten die harten Mienen von fünfzig deutſchen Männern, die nur den Tod in Ehren zu erhoffen noch gewagt hatten. Jetzt lohnte es ſich wahrlich, auf neue Fahrt zu gehen, denn ernſtem Pflichtgefühl geſellte ſich die große neue Freude und der alte deutſche Glaube an den Sieg. — So ſchreibt Muecke voll Zuverſicht in ſeinen Bericht die ſoldatiſch ſchönen Worte:

„Sofort nach Erhalten des Geforderten will ich auslaufen und Schiff und Beſatzung ſo verwenden, wie es mir nach eintretenden Verhältniſſen im Intereſſe des Allerhöchſten Dienſtes am beſten ſcheint.“

Das ſtolz beſcheidene Verſprechen des unverzagten Führers von zwei Offizieren und ſiebenundvierzig Mann ward durch Landung in Hodeida eingelöſt. Einſtweilen aber hat er es noch mit holländiſchen Hafenbehörden zu tun und ſchreibt ihnen entſchloſſen: „In nochmaliger Begleitung durch ein Kriegsfahrzeug

müßte ich mit Bedauern einen unfreundlichen Akt ſehen!"

Die Beſtellungen und Liebesgaben ſind an Bord gekommen — und zwar auf Mueckes Anordnung über ein neutrales Kriegsfahrzeug. Er will ſtets der korrekte deutſche Seeoffizier ſein. Die „Ayeſha" ſchickt ſich zum Auslaufen an.

Wie es ſich vollzog, wiſſen wir noch nicht. Zu ahnen iſt es aus Schilderungen der jubelnden Begeiſterung auf den deutſchen Kauffahrern im Hafen. Ihre Boote werden den Schoner umdrängt und die Rudernden ein letztes Mal den auch darin korrekten Muecke vergeblich angefleht haben, ſie mitzunehmen. Von den Decks der Dampfer winkten wohl Tücher und Hände vor brennenden Augen. Die Lippen darunter aber jauchzten nach vielen, vielen guten Wünſchen: „Deutſchland, Deutſchland über alles!" Und vom ſchwindenden kleinen Kahn ſcholl über die ferne, fremde See zurück das Verſprechen: „Dir woll'n wir treu ergeben ſein, dir woll'n wir unſer Leben weih'n, der Flagge ſchwarz-weiß-rot!" Es ward nie treuer gehalten.

Lange konnte Mueckes Fahrt wieder nicht dauern, da der Proviant zu gering war. Er fand einen Weg durch die von feindlichen Kriegs-

fahrzeugen ſcharf bewachte Straße von Bab el Mandeb, landete in Hodeida, dreiſt wie immer, unter den Augen der Beſatzung eines franzöſiſchen Kreuzers und ſtieß zu den verbündeten Türken. So iſt das Lied von S. M. S. „Ageſha“ kurz. Als ein deutſches Kriegsſchiff wurde ſie nach getaner Pflicht auf den Grund des Meeres gebettet.

S. M. S. „Goeben" wird am 30. Juli in Trieſt vom Drohen der Kriegsgefahr unterrichtet. Admiral Souchon, als Chef der Mittelmeerdiviſion an Bord des Kreuzers, ſtößt vor Brindiſi mit der von der Bojanamündung vor Skutari kommenden „Breslau" zuſammen und fährt nach Meſſina. Bedeutſame Meldungen gehen dort ein. Seit dem 28. Juli hält die engliſche Regierung die europäiſche Poſt für Ägypten zurück, ihr Beſatzungskorps in Skutari wird eingeſchifft. Das bedeutet, daß Britannien ſchlagen will. Deutſche Dampfer liegen im Hafen. Ihre Kohle iſt zwar auf Kriegsſchiffen kaum verwendbar, doch beſſere nicht zu finden. Die Bunker der Kreuzer werden gefüllt. Matroſen der Kauffahrer drängen ſich zum Dienſt unter der Kriegsflagge. Abgewieſene verſtecken ſich zwiſchen den Kohlenhaufen. Durch Funkſpruch ruft der Admiral den Dampfer „General". Armierung mit Geſchützen macht ihn zu einem Hilfskreuzer, der unter Kapitän Fiedler viele gute Dienſte leiſtete und heute als Wohnſchiff am Galatakai von Stambul liegt. Mit der Nachricht, daß vor Malta und Bizerta

fahrzeugen ſcharf bewachte Straße von Bab el Mandeb, landete in Hodeida, dreiſt wie immer, unter den Augen der Beſatzung eines franzöſiſchen Kreuzers und ſtieß zu den verbündeten Türken. So iſt das Lied von S. M. S. „Ayeſha“ kurz. Als ein deutſches Kriegsſchiff wurde ſie nach getaner Pflicht auf den Grund des Meeres gebettet.

benachrichtigt: „Eben beſchoß deutſcher Kreuzer („Breslau") Bône." „Goeben" feuert, bis der Bahnhof von Philippeville brennt, und dreht zur Fahrt, zunächſt nach Weſten und dann nach Norden ab. Ein zweiter franzöſiſcher Funkſpruch erzählt: „Goeben" und „Breslau" nach Beſchießung von Philippeville und Bône auf die Straße von Gibraltar in weſtlicher Fahrt." — Das hat der Admiral gewollt und im Gegner den Glauben erweckt, er wolle aus dem Mittelmeer, um in der Nordſee zu den heimiſchen Geſchwadern zu ſtoßen. Er trifft an verabredetem Punkt „Breslau" und fährt oſtwärts. Um zehn Uhr vormittags qualmen voraus zwei Rauchſäulen. Die Männer an Bord unſerer Kreuzer hoffen auf Franzoſen und den erſten Kampf. Doch wachſen zwei engliſche Panzerkreuzer, „Indomitable" und „Indefatigable", aus den Wellen. Die Begegnung bringt ſpannende Minuten und eine eigenartige Situation. Daß England den Frieden brechen will, weiß oder fühlt der Admiral. Doch noch hat es den Krieg nicht erklärt. Er darf den Gegner von morgen nicht angreifen und ſollte eigentlich Grüße mit ihm tauſchen. Aber wenn drüben oder hüben Geſchütze zum Salut aufblitzen, weiß weder Deutſcher

noch Engländer, ob der andere blind oder scharf geladen hat. So heben sich in atemlos gespannter Erwartung die Brauen über Augen, die wachsam zu den Briten spähen. Die fühlen wohl wie die Deutschen, denn ohne Salut gleiten mit äußerster Geschwindigkeit beide Geschwader lautlos bei guter Schußentfernung auf Gegenkurs aneinander vorbei. Doch wieder verraten die Briten, daß sie im Frieden den Krieg schon planen. Beinahe aus Sicht gekommen, drehen sie auf und folgen unseren Kreuzern rechts und links nach außen gestaffelt. Also fahren sie so, daß durch Funkspruch vor den Bug unserer Kreuzer gerufene Schiffe das deutsche Geschwader umstellen. Richtig erscheint Steuerbord voraus bald ein Kreuzer der Venusklasse. Die drei Briten beginnen, unseren Funkenverkehr mit dem Festland zu stören. Langsamer als „Goeben" und „Breslau" fahrend, schwinden sie mit der Dämmerung aus Sicht. Der Dampfer „General" kommt aus Messina entgegen mit Kohlen und der Nachricht, die italienische Regierung gestatte endlich das Einnehmen von Feuerung für den Marsch bis Pola. Doch wie vorher der italienische Staat will jetzt die Stadt Messina den Unseren keine Kohlen geben. Das Spiel

war abgekartet und ließ die Unseren den Treubruch Italiens ahnen.

Es eilt mit dem Kohlen, denn Funkengeknatter erzählt, daß überall im Mittelmeer gegnerische Geschwader zusammenstoßen. Meldung von der Kriegserklärung Englands kommt. Admiral Souchon begreift, daß er nach den Dardanellen fahren muß. Die Kohle der deutschen Dampfer bringt ihn nicht hin. Gute Feuerung ist an Land überhaupt nicht und im Hafen nur an Bord eines englischen Kohlenschiffes zu haben. Das weiß der britische Konsul, der mit der ihm, aber nicht dem Verbündeten willfährigen Hafenpolizei seinen Landsmann scharf überwacht. Die Neutralität Italiens will der Geschwaderchef nicht brechen. Also kann er die Ladung des englischen Dampfers nicht beschlagnahmen, sondern dem Skipper nur Kohle abkaufen. Das scheint unmöglich, bis ein Leutnant von Fassungsvermögen (namentlich auch leiblichem) zum Liebsten englischer Seeleute, zur Whiskypulle, greift. Er geht zu Besuch an Bord des Briten und trinkt ihn untern Tisch. Besoffen wie eine Tümpelkröte, verkauft der Engländer Kohlen.

Wie jetzt die Hände sich rühren, geschah noch nie beim Kohlentrimmen. Längst war Nach-

längsſeit des neutralen Zerſtörers geht und oben mitteilt, er beabſichtige, in den nahen Hafen einzulaufen. Der fremde Kommandant ſcheint erſtaunt. Darum betont Muecke kühl: „Ich lege meinem Schiff die Eigenſchaften eines Kriegsfahrzeuges bei.“ Mit Hilfe eines Lotſen kommt Muecke in den Hafen von Padang. Nicht etwa ſelbſt geht er zu den Hafenbehörden, um ihnen gute Worte zu geben. Er ſchickt einen Offizier mit der bündigen Mitteilung, er plane, Waſſer und Proviant einzunehmen und innerhalb vierundzwanzig Stunden wieder auszulaufen. Die „Ayeſha“ iſt ja Kriegsſchiff und Muecke ihr korrekter Kommandant. Das wird anerkannt. Antwort kommt durch einen Offizier. Die Regierung der Kolonie müſſe drahtlich befragt werden. — Beſcheid erhält Muecke am nächſten Tag: Die „Ayeſha“ ſei als Priſe zu behandeln, dürfe aber das Nötigſte an Bord nehmen und bis zur Herſtellung der Seefähigkeit im Hafen bleiben. Muecke hört es gern, denn ſeine Taue ſind morſch und ſeine Segel zerriſſen, aber eine Priſe mag er nicht führen. Er beſteht auf ſeinem Recht, daß die „Ayeſha“ ein Kriegsſchiff iſt, und greift zur Feder. Sein Proteſt verlangt, daß der Schoner als Kriegsſchiff behandelt werde. Ob er einen

Ausweis, vielleicht eine Bestallung durch den Kommandanten der „Emden" habe? „Ist gar nicht nötig," schreibt Muecke kühl, „denn ich führe Kriegsflagge und Wimpel. Meine Offiziere sind in den Ranglisten der kaiserlichen Marine zu finden, und meine militärisch organisierte Besatzung ist aktives Personal der deutschen Flotte. Damit sind die Merkmale eines Kriegsschiffes gegeben." Neuer Brief: Wie er in den Besitz des Fahrzeuges gekommen sei? „Oho," knurrt Muecke und schreibt: „Darüber bin ich nur meinem Vorgesetzten Rechenschaft schuldig!" Er erhält die verlangten Ausrüstungsgegenstände zur Herstellung der Seefähigkeit, Proviant, Wasser und Kleider.

Weit über das Geforderte hinaus aber gibt die kameradschaftliche Treue von Seeleuten auf deutschen Handelsschiffen im Hafen. Mit jubelnder Freude hatten sie die „Ayesha" empfangen und schienen sich nicht nur berauben, sondern entkleiden zu wollen, um den Letzten der „Emden" zu helfen. Auf Pakete ohne Zahl schrieben ungelenke Finger heiße Glück- und Segenswünsche. Darin lagen Anzüge, Unterzeug, Zigarren, Wein, Früchte und — Uhren! So allgewaltig brach in ferner Fremde aus schlichten Männern eines karg

lohnenden Berufes die Liebe zur Heimat, daß ſie den Kameraden unter der Kriegsflagge ihr Beſtes und Wertvollſtes, die Uhr, als ein Opfer für das Vaterland auf den todgeweihten Kaſten ſchicken mußten. Als köſtlichſte und begehrteſte Gaben kamen — die Nachrichten von deutſchen Siegen! Sie löſten die harten Mienen von fünfzig deutſchen Männern, die nur den Tod in Ehren zu erhoffen noch gewagt hatten. Jetzt lohnte es ſich wahrlich, auf neue Fahrt zu gehen, denn ernſtem Pflichtgefühl geſellte ſich die große neue Freude und der alte deutſche Glaube an den Sieg. — So ſchreibt Muecke voll Zuverſicht in ſeinen Bericht die ſoldatiſch ſchönen Worte:

„Sofort nach Erhalten des Geforderten will ich auslaufen und Schiff und Beſatzung ſo verwenden, wie es mir nach eintretenden Verhältniſſen im Intereſſe des Allerhöchſten Dienſtes am beſten ſcheint.“

Das ſtolz beſcheidene Verſprechen des unverzagten Führers von zwei Offizieren und ſiebenundvierzig Mann ward durch Landung in Hodeida eingelöſt. Einſtweilen aber hat er es noch mit holländiſchen Hafenbehörden zu tun und ſchreibt ihnen entſchloſſen: „In nochmaliger Begleitung durch ein Kriegsfahrzeug

müßte ich mit Bedauern einen unfreundlichen Akt ſehen!"

Die Beſtellungen und Liebesgaben ſind an Bord gekommen — und zwar auf Mueckes Anordnung über ein neutrales Kriegsfahrzeug. Er will ſtets der korrekte deutſche Seeoffizier ſein. Die „Ayeſha" ſchickt ſich zum Auslaufen an.

Wie es ſich vollzog, wiſſen wir noch nicht. Zu ahnen iſt es aus Schilderungen der jubelnden Begeiſterung auf den deutſchen Kauffahrern im Hafen. Ihre Boote werden den Schoner umdrängt und die Rudernden ein letztes Mal den auch darin korrekten Muecke vergeblich angefleht haben, ſie mitzunehmen. Von den Decks der Dampfer winkten wohl Tücher und Hände vor brennenden Augen. Die Lippen darunter aber jauchzten nach vielen, vielen guten Wünſchen: „Deutſchland, Deutſchland über alles!" Und vom ſchwindenden kleinen Kahn ſcholl über die ferne, fremde See zurück das Verſprechen: „Dir woll'n wir treu ergeben ſein, dir woll'n wir unſer Leben weih'n, der Flagge ſchwarz-weiß-rot!" Es ward nie treuer gehalten.

Lange konnte Mueckes Fahrt wieder nicht dauern, da der Proviant zu gering war. Er fand einen Weg durch die von feindlichen Kriegs-

fahrzeugen ſcharf bewachte Straße von Bab el Mandeb, landete in Hodeida, dreiſt wie immer, unter den Augen der Beſatzung eines franzöſiſchen Kreuzers und ſtieß zu den verbündeten Türken. So iſt das Lied von S. M. S. „Ayeſha“ kurz. Als ein deutſches Kriegsſchiff wurde ſie nach getaner Pflicht auf den Grund des Meeres gebettet.

Unſere Kreuzer im Mittelmeer

S. M. S. „Goeben“ wird am 30. Juli in Trieſt vom Drohen der Kriegsgefahr unterrichtet. Admiral Souchon, als Chef der Mittelmeerdiviſion an Bord des Kreuzers, ſtößt vor Brindiſi mit der von der Bojanamündung vor Skutari kommenden „Breslau“ zuſammen und fährt nach Meſſina. Bedeutſame Meldungen gehen dort ein. Seit dem 28. Juli hält die engliſche Regierung die europäiſche Poſt für Ägypten zurück, ihr Beſatzungskorps in Skutari wird eingeſchifft. Das bedeutet, daß Britannien ſchlagen will. Deutſche Dampfer liegen im Hafen. Ihre Kohle iſt zwar auf Kriegsſchiffen kaum verwendbar, doch beſſere nicht zu finden. Die Bunker der Kreuzer werden gefüllt. Matroſen der Kauffahrer drängen ſich zum Dienſt unter der Kriegsflagge. Abgewieſene verſtecken ſich zwiſchen den Kohlenhaufen. Durch Funkſpruch ruft der Admiral den Dampfer „General“. Armierung mit Geſchützen macht ihn zu einem Hilfskreuzer, der unter Kapitän Fiedler viele gute Dienſte leiſtete und heute als Wohnſchiff am Galatakai von Stambul liegt. Mit der Nachricht, daß vor Malta und Bizerta

Flotten unter Dampf liegen, geht der Admiral gegen Abend des 2. Auguſt in See, um durch einen Vorſtoß gegen die algeriſche Küſte den Aufmarſch des franzöſiſchen 19. Armeekorps zu ſtören.

Von der Südſpitze Sardiniens ſchickt der Geſchwaderchef am 3. Auguſt „Breslau" auf Bône. „Goeben" nimmt Kurs auf Philippeville, und im Sonnenlicht des nächſten Morgens liegt der Hafen vor dem Kreuzer. Der Südwind weht den eigentümlich ſcharfen Hauch afrikaniſchen Landes, einen Geruch von Kamelmiſt und faulender Vegetation an Deck. Die Stadt flachbedeckter weißer Häuſer und das Fort auf der Höhe zur Rechten ſchlafen den Schlummer des Friedens. Auf der Reede liegen nur kleine Schiffe, doch am Bahnhof wird für die Verladung von Truppen gerüſtet. Unſere Granaten fliegen hin. Das Fort erwacht ſpät und erwidert das Feuer ſo langſam und zögernd, daß eine Beſchießung kaum der Mühe wert ſcheint. Vor dem Leuchtturm ſpielt der Wärter mit ſeinen Kindern ſo ahnungslos, daß die Unſeren lachend den Turm ſchonen. Jetzt erſt geht den Franzoſen eine Warnung zu. „Goeben" fängt ihren Funkſpruch, der die Küſtenſtädte Algiers

benachrichtigt: „Eben beſchoß deutſcher Kreuzer („Breslau") Bône." „Goeben" feuert, bis der Bahnhof von Philippeville brennt, und dreht zur Fahrt, zunächſt nach Weſten und dann nach Norden ab. Ein zweiter franzöſiſcher Funkſpruch erzählt: „Goeben" und „Breslau" nach Beſchießung von Philippeville und Bône auf die Straße von Gibraltar in weſtlicher Fahrt." — Das hat der Admiral gewollt und im Gegner den Glauben erweckt, er wolle aus dem Mittelmeer, um in der Nordſee zu den heimiſchen Geſchwadern zu ſtoßen. Er trifft an verabredetem Punkt „Breslau" und fährt oſtwärts. Um zehn Uhr vormittags qualmen voraus zwei Rauchſäulen. Die Männer an Bord unſerer Kreuzer hoffen auf Franzoſen und den erſten Kampf. Doch wachſen zwei engliſche Panzerkreuzer, „Indomitable" und „Indefatigable", aus den Wellen. Die Begegnung bringt ſpannende Minuten und eine eigenartige Situation. Daß England den Frieden brechen will, weiß oder fühlt der Admiral. Doch noch hat es den Krieg nicht erklärt. Er darf den Gegner von morgen nicht angreifen und ſollte eigentlich Grüße mit ihm tauſchen. Aber wenn drüben oder hüben Geſchütze zum Salut aufblitzen, weiß weder Deutſcher

Dann kam der für die Osmanen gar große Tag, an dem nach Jahrzehnten endlich wieder Geschwader unter dem Halbmond das Schwarze Meer befuhren. Wachsam argwöhnische Augen folgten ihnen. Die Russen begriffen, daß die fleißige Flotte ein gefährlicher Gegner werden könne, und beschlossen, sie durch heimtückischen Überfall zu lähmen. Wie der Zar mit unserem Herrn telegraphische Friedenswünsche tauschte, während seine Generale Truppen über die Reichsgrenze führten, wähnte der russische Botschafter bei der Pforte die Türken durch Verhandlungen und Versprechungen in Sicherheit wiegen zu können, während die russische Flotte Sebastopol verließ, um ohne Kriegserklärung einen vernichtenden Schlag gegen die türkischen Geschwader vorzubereiten.

In Ausübung einer planmäßigen Bewachung des Bosporus hatten Schiffe der russischen Freiwilligen Flotte längst die türkische Hoheitsgrenze überfahren, als Ende Oktober die osmanische Flotte zu einer mehrtägigen größeren Übung auslief.

Die Kreuzer standen am Abend des 27. Oktober weit draußen im Schwarzen Meer, die Linienschiffe lagen vor dem Bosporus, als

ſtarke ruſſiſche Streitkräfte im Anmarſch auf die Enge gemeldet wurden. Am Morgen des 28. Oktober überfuhr der ruſſiſche Minenleger „Pruth“, begleitet von einem Kohlendampfer und einer Gruppe von Zerſtörern, die türkiſche Hoheitsgrenze. Das war eine feindſelige Handlung, und die Abſicht der Ruſſen nicht mißzuverſtehen. Sie wollten durch Streuen von Minen die Kreuzer von den Linienſchiffen trennen und dann die Kreuzer vernichten. Als „Pruth“ Anſtalten zum Minenlegen traf, eröffnete darum „Sultan Javus Selim“ das Feuer und ſchoß das Schiff mit 700 Minen in Grund. Ein gleichzeitiger Angriff der ruſſiſchen Torpedoboote wurde von einem Linienſchiff abgewieſen. Die türkiſchen Streitkräfte konnten ſich vereinigen. Am nächſten Tage aber zog die Pforte die Konſequenz des ruſſiſchen Überfalls und befahl dem Admiral Souchon, einen Angriff an die Küſten des Schwarzen Meeres zu tragen. So trat als Dritter im Bunde die Türkei mit kühnem Offenſivſchlag an die Seite von Öſterreich-Ungarn und Deutſchland und warf zugleich den im Mittelmeer ſchon den Angriff auf die Dardanellen rüſtenden Engländern und Franzoſen den Handſchuh hin.

Zwei Männern namentlich gebührt Dank. Dem klugen und tatkräftigen Kriegsminiſter Enver-Paſcha, der mit dem auf Schlachtfeldern bewährten eiſernen Willen des geborenen Führers faſt, nein, ganz allein die Staatsmänner ſeiner Nation überzeugte, daß unſerer Gegner Locken oder Verheißen eitel und ihr Drohen ohnmächtig ſei, und dem Schöpfer der über Nacht geborenen jungen osmaniſchen Flotte, dem Marineminiſter Djemal-Paſcha, der, nach Ratſchlägen des Vizeadmirals Souchon, die Erfolge der türkiſchen Marine im Schwarzen Meer vorbereitete. Taten, die in der Geſchichte des Seekrieges ewig leben dürften, wurden vollbracht, aber vorläufig wenig beachtet, weil Europa jetzt die Augen auf die Dardanellen richtete. Die deutſchen Offiziere und Matroſen, die dort mit den Türken die veralteten und vernachläſſigten Forts und Batterien mit glücklicher Hand für den Kampf rüſteten, hatten das Kleid der osmaniſchen Feſtungsartillerie angelegt. Aus Admiral von Uſedom, der einſt in China auf Seymours Geheiß die Deutſchen an die Front führte, war ein Paſcha und aus ſeinem Chef des Stabes, Korvettenkapitän von Janſon, ein Oberſtleut-

nant im Generalſtab, mit breiten, roten Hoſenſtreifen und klirrenden Sporen an den Reiterſtiefeln geworden.

Unſere Leute reichten natürlich nur hin, um als wichtigſte Nummern bei Bedienung der Geſchütze zu helfen. Darum gebührt das Verdienſt an der heldenmütigen Verteidigung der Dardanellen den tapferen Türken, aber Deutſche und Osmanen konnten ſich zum Vorteil der gemeinſamen Sache ergänzen. So blickten die Führer mit Sorge auf einen anfänglich nur geringen Munitionsvorrat, der ſeither durch Geſchoßfabrikation an Ort und Stelle gemehrt wird. Die deutſchen Offiziere gedachten des ungeahnt großen Munitionsverbrauchs im gegenwärtigen Kriege und wußten, daß unſer Kanonier im Kampf überhaupt aus dem Vollen wirtſchaften will. Aber für den Türken, der unter Abdul Hamid ſcharfe Munition niemals und ſeither ſelten zu ſehen bekam, iſt das Geſchoß eine koſtbare Rarität und ein Heiligtum. Er ſitzt im Gefecht auf ſeinen Granaten, und wenn Schulze eine in den Verſchlußkopf ſchieben will, fällt Achmet ihm in den Arm: „Nee, lieber Freund, wir von hier unten ſind ſparſame Leute und ſchießen nur, wenn wir hun-

dert zu eins auf einen Treffer wetten können!“ Darum iſt in allen Kämpfen der Munitionsverbrauch ein geradezu verblüffend geringer, namentlich im Vergleich zur Größe der Erfolge, geweſen.

Der Gegner, zunächſt nur durch engliſche Fahrzeuge vertreten, ließ den anfänglich in Zelten bei den Batterien lagernden Türken und Deutſchen Zeit, Baracken zu zimmern, am Geſchütz zu exerzieren und die Werke auszubauen. Anfang November näherte ſich einmal die engliſche Flotte der Einfahrt der Dardanellen und feuerte gegen die beiden Außenforts, ohne den Geſchützen Schaden zu tun. Am hier flachen nördlichen oder europäiſchen Geſtade ſteht das Steinfort Siddil Bahr oder Schloß am Meeresdamm beim kleinen Dorf als ein viereckiges Kaſtell mit niedrigen Ecktürmen, umgeben von Strandbatterien, unfern des noch weiter nördlich hoch und frei gelegenen gemauerten Werks von Ertogrul. Jenſeits der etwa dreitauſendſechshundert Meter breiten Meeresſtraße ſehen wir auf dem aſiatiſchen Ufer Fort Kum Kaleh, das Sandſchloß, zwiſchen wenigen Strandbatterien. Schon Moltke und Vialmont, der Erbauer der Dardanellenbefeſtigungen, nannten die beiden Forts nur vorge-

ſchobene Poſten, beſtimmt, die eigentlichen Verteidigungswerke im Inneren der Enge von der Annäherung eines Feindes zu unterrichten. Daß ſie gegen die weittragenden Geſchütze des Gegners nicht lange zu halten waren, wußten die Verteidiger der Stunde. Konnte doch der Feind auf eine Entfernung, die Erwiderung ſeines Feuers nicht erlaubte, mit vollen Breitſeiten gegen ſie wirken. Erſt im Inneren der Enge würde es ihm ſchwerer fallen, ſeine Breitſeite, alſo die höchſte Feuerleiſtung des Schiffes, zur Geltung zu bringen.

Trotzdem mißglückten die erſten Angriffe der Engländer. Sie unternahmen nichts, bis eins ihrer U-Boote das in der Bucht von Dardanos ankernde alte Linienſchiff „Meſſudieh“ torpedierte. Steuerbordſeite nach oben ragt das Wrack noch heute aus der Flut, die ein Kirchhof feindlicher Fahrzeuge und die Gruft des Anſehens der größten Welt- und Seemacht wurde. Ein Wellengrab fand ſchon das bei der nächſten feindlichen Unternehmung bis Nagara vorgeſtoßene franzöſiſche U-Boot.

Am 19. Februar wagte ſich ein britiſcher Zerſtörer in Schußweite der Ohanſebatterie bei Kumkaleh. Unter Feuer genommen, lief er da-

von, aber vier Stunden ſpäter legte ſich die britiſche Flotte auf große Entfernung vor die Einfahrt und begann ein heftiges Feuer gegen die Außenforts. Ziel ſchien namentlich die Ohanjebatterie. Der Kommandant Leutnant z. S. Woermann fiel. Ein Vizefeuerwerker übernahm den Befehl und ſchickte zwei Treffer gegen ein engliſches Linienſchiff. Darüber kam die fünfte Nachmittagsſtunde, alſo Teatime, die bis zum Eingreifen der Franzoſen die Briten durch Abbrechen jedes Gefechts pünktlich innehielten. Der Gegner verſchwand. Sein am nächſten Tag erneuerter Angriff blieb abermals wirkungslos. Doch ſchon durch die Beſchießung vom 21. Februar litten die Außenforts.

Für jetzt täglich einander folgende Angriffe verſammelte der Gegner etwa zehn Schiffe auf eine Entfernung von fünf bis ſechs Kilometer vor der Einfahrt, um gemeinhin mit vier das Feuer gegen die Außenforts zu unterhalten. Es war oft ein Trommelfeuer, in dem die türkiſchen Kanoniere mit heldenmütiger Zähigkeit ausharrten und über Erwarten lange dem Angriff trotzten. So ausſichtslos ſchien er vorläufig den Briten, daß ſie ſchon am 24. Februar die 38,1-Zentimeter-Geſchütze des Überdreadnoughts

„Queen Elizabeth“ erſt durch direktes Feuer und dann durch indirektes über die Halbinſel Gallipoli hinweg wirken ließen. Hierauf hatten unſere Haubitzen gewartet. Von drei Treffern gefaßt, ſuchte die „Queen“ das Weite.

Doch am 25. Februar litten Geſchütze und Werke der Außenforts ſo ſtark, daß der Feind am nächſten Tag zu neuem Angriff zum erſtenmal in den Mund der Dardanellen fahren konnte.

Langſam und vorſichtig glitt gegen zwei Uhr nachmittags des 26. Februar zunächſt ein engliſches Linienſchiff mit drei Zerſtörern in die Einfahrt. Seine mittlere Artillerie belegte wieder die ſtark beſchädigten Außenforts. Die ſchweren Geſchütze wirkten nach halbrechts vorwärts gegen Fort Dardanos. Doch vor der Heftigkeit der türkiſchen Antwort ſah der Gegner ſich genötigt, zwei weitere Linienſchiffe in die Enge zu ſchicken. Um drei Uhr lag eine Salve auf dem erſten Briten und zwang ihn zum Abdrehen und Auslaufen. Um fünf Uhr folgten ihm die beiden anderen. Im Dunkel der anbrechenden Nacht ſchickte der Feind mit ſchwachen Kräften ſich vergeblich zu einem Landungsverſuch bei den beſchädigten Außenforts an. Am nächſten Tage wiederum in die Enge fahrend,

unterhielt er nur für kurze Zeit ein ſchwaches Bombardement, das trotzdem ein hallendes Echo in ſeiner Preſſe fand. Überhaupt arbeiteten die Engländer oft nur für die Zeitungen. Nach Abgabe weniger Schüſſe ohne Reſultat meldete ihr Admiral der Heimat von langer, wirkungsvoller Beſchießung. Wenn das Meer ſpiegelglatt und das Wetter paradieſiſch ſchön war, berichtet er, Seegang und ſchlechte Witterung hätten ſeine Flotte zu Untätigkeit verdammt. England ſollte wähnen, daß er in Vorbereitung eines entſchloſſenen Angriffs die Hände rühre, während ſein Tun gerade in jenen Tagen wieder beſtätigte, daß der Nelſonſche Angriffsgeiſt von britiſchen Kommandobrücken geflohen iſt.

Am letzten Tage des Februar ruht der Feind, am Nachmittag des 1. März trägt er mit vier Linienſchiffen einen zaghaften Angriff in die Einfahrt. Ein türkiſcher Flieger ſtreut Bomben auf ihn. Unſere Haubitzbatterien, die der Feind vergeblich zu erkunden verſucht, halten ihn ſtändig in Bewegung, erzielen ſieben Treffer und ſchicken ihn heim. Im Dunkel des Abends gelingt den Engländern das Landen ſchwacher Kräfte zu beiden Seiten der Einfahrt, aber türkiſche Infanterie jagt die Briten bald zu den Booten

zurück. Nach Mondaufgang werden feindliche Minensucher in der Enge sichtbar und durch Feuer verscheucht.

Beim Angriff des 3. März liegen zum erstenmal britische Granaten in Fort Dardanos. Aus fernen Beobachtungsständen sieht die Beschießung gefährlich aus, doch richtet sie keinen Schaden an. Der nächste Tag bietet das gleiche Schauspiel. Ein Flieger unterstützt das feindliche Feuer durch Bombenwerfen.

Fort Dardanos liegt zwei deutsche Meilen vom Mund der Enge auf dem asiatischen Ufer. Begleitet von einer blinkend weißen Landstraße, steigt es zu flachen Hügeln mit Weinbergen und Gärten an. Steilere und oft steinige Höhen treten dichter an das europäische Ufer. Doch pflügt auch hier auf buckliger Erde der Bauer sein Feld. Häuschen, scheinbar uralt und grau wie die winterliche Erde im Februar, treten an beiden Ufern nur selten zu Dörfern zusammen. An der schmalsten Stelle der Meeresstraße spülen zwei Städtchen, Tschanak am anatolischen und Kilid Bahr am rumelischen Gestade, ihre Füße im Wasser. Kaps mit Leuchttürmen stoßen hie und da in die Flut. Ein Wäldchen ist an den Hängen selten, aber oft Gestrüpp zu sehen, und

jetzt hat der Maler Frühling hier seinen Pinsel geführt, um ins Grün der runden Buckel von Asiens wie Europas Erde das Weiß blühender Obstbäume und das zarte Rot der Judaskirsche zu tupfen. Im Garten des Hauptquartiers in der Töpferstadt Tschanak sehen vom Kampf heimreitende Paschas die Artischocken für den morgigen Mittagstisch wachsen. Über allem blaut der ferne, lichte Himmel des Südens, liegt eine Luft so klar, daß an heiteren Tagen das Auge in schier märchenhafte Weiten blickt. Möwen ohne Zahl, auch Kormorans mit schwarzem Rücken und weißer Brust streichen hoch über dem Wasser von Ufer zu Ufer, und tief fliegt mit kolossaler Geschwindigkeit eine Art Seeschwalbe — ein seltsamer, fast unheimlicher Vogel! Der Blick des Menschen kann dem Flug der geschwinden Tierchen nie folgen und nicht gewahren, wo sie zur Rast einmal niedergehen. Darum nennt der Türke sie „die verlorenen Seelen der Dragomans". Der Dragoman, der als Dolmetscher des Orientalen den Handelsverkehr mit dem Westmann vermittelt, muß ein Betrüger sein und dafür büßen wie Ahasver. Doch Gelehrte meinen, daß die Schwalben Nester in den Uferfelsen hätten. Die einzigen Gespenster der

Dardanellen ſind ſie nicht. Wenn an heiteren Tagen die Delphine luſtig ſpringen und das Sonnenlicht auf den Schuppen ihrer ſpeckigen Rücken glitzert, ruft männiglich: „Fliegende Fiſche!“ Aber wenn bei trübem Wetter ein Delphinrücken das Waſſer kräuſelt, ergeht wohl die Warnung: „Ein U-Boot kommt!“

Weder Langeweile noch Heimweh ſpüren die Unſeren in ſüdlich frühem Lenz auf dem ſchönen Fleck Erde an der Seite eines tapferen Bundesgenoſſen. Ihre Geſichter unter dem Fes lachen froh und zuverſichtlich wie nur je unter blauer Mütze in den Straßen von Wilhelmshaven und Kiel. Der Deutſche, der unter ſie tritt, kehrt mit froherem, größerem Hoffen heim. Sie wiſſen nicht nur, daß ſie halten werden, was ſie ſchon hielten. Sie wiſſen ſich auch auf dem Sprungbrett, von dem wir dem Erzfeind an die Gurgel können. Sie wiſſen, wir führen einen Weltkrieg, der wirklich entſcheidenden Sieg nur draußen in der Welt, aber nicht an unſeren Grenzen verſpricht. Durch die Türkei führt unſere Straße in die Welt und zu einem Sieg, der allein der Opfer würdig iſt. Wir brauchen keine puniſchen Kriege zu führen und nicht immer wieder den Fleiß und die Intelligenz unſeres Volkes auf

Schlachtfeldern morden zu lassen. Wenn wir durchhalten, können wir auf einen Hieb ganze Arbeit machen!

Der März brachte Methode in den feindlichen Angriff. Die Engländer schickten sich zu systematischem Minensuchen an. Nachts trieben sie kleine Kreuzer und Zerstörer in die Enge, um unsere Scheinwerfer zum Spielen zu bringen und dann unter Feuer zu nehmen. Die Franzosen, die mit je einem Schiff am 19. und 25. Februar bei der Niederkämpfung der Außenforts mitwirkten, scheinen jetzt vom Kampfplatz zu verschwinden. Die Briten allein schicken täglich drei oder vier Schiffe in die Dardanellen. Am 4. März unternehmen sie den ersten großen Landungsversuch. Vierhundert Mann werden nachts bei Kum Kaleh und hundert bei Siddil Bahr ans Ufer gesetzt. Türkische Infanterie jagte die Angreifer mit einem Verlust von fast achtzig Toten in die Boote zurück, erbeutete Gewehre, Sprengmaterial und viel Privatgepäck, das die Absicht dauernden Festsetzens verriet.

Überzeugt, daß weiteres Eindringen in die Meerenge vorläufig unmöglich sei, begannen die Engländer am 5. März gegen die dem Mund ferner gelegenen Werke durch indirektes Feuer

aus dem Golf von Saros über die Halbinsel Gallipoli hinweg zu wirken. Hier lagen die Dreadnoughts „Queen“ und „Agamemnon“ mit „Vengeance“, und vor der Einfahrt als seitliche Beobachter zwei andere Schiffe, die ihr Feuer gegen Dardanos richteten. Eine Wiederholung des Angriffs am 6. März wurde durch unsere die „Queen Elizabeth“ treffenden Haubitzen unmöglich gemacht. Seither verzichteten die Engländer auf den Versuch, Kilid Bahr und Tschanak indirekt zu beschießen.

Vom 7. März an traten wieder Franzosen auf. Die Zahl der kämpfenden Schiffe des Angreifers wuchs auf vier bis sechs täglich. Gegen Abend kehrten sie stets zu ihrer Basis bei Tenedos zurück. Dort waren um diese Zeit die später zur Erzwingung der Entscheidung vergeblich angesetzten Streitkräfte der Verbündeten wohl nahezu versammelt. Die Franzosen verfügten mit „Suffren“, „Gaulois“, „Bouvet“ und „Charlemagne“ über ein Geschwader von vier Schiffen, die Briten über eine Flotte von vierzehn großen Fahrzeugen: „Queen Elizabeth“, „Inflexible“, „Agamemnon“, „Lord Nelson“, „Irresistible“, je zwei von der „Triumph“- und „Majestic“-, vier von der „Vengeance“-Klasse und „Corn-

wallis". Vier kleine Kreuzer und mehrere Zerstörerflottillen waren zur Stelle.

Am 7. März versuchte der Gegner, vom Mund der Dardanellen her die Werke vor Kilid Bahr und Tschanak durch direktes Feuer zu bekämpfen. Von den beteiligten vier französischen Linienschiffen erlitt unter dem türkischen Feuer eins so schwere Ruderhavarie, daß es stark gierend auslaufen mußte. „Lord Nelson" und „Agamemnon" belegten, ohne Schaden anzurichten, das Fort Hamidieh westlich von Tschanak auf dem anatolischen Ufer und Medschidieh westlich von Kilid Bahr am rumelischen Gestade. Es gelang dem Gegner, einige Baracken in Brand zu schießen. Am folgenden Tag suchten drei seiner Linienschiffe sich die türkischen Infanteriestellungen als Ziel. Dann begann wieder eine Periode der Stagnation, die von den Unseren auf Grund der erworbenen Erfahrung zu nützlichen Arbeiten mit Vorteil ausgenützt wurde. Während der Nächte zum 11. und 12. März wollte der Gegner die Minensperrung räumen und bezahlte dafür mit starker Beschädigung des kleinen Kreuzers „Amethyst" durch mehrere Treffer. Auch zwei seiner Minensuchdampfer wurden versenkt. In

der Nacht zum 14. März kam bei erneutem Räumungsversuch ein kleiner Kreuzer zu Schaden. Die Häfen des Mittelmeers begannen, Lazarette für verwundete Schiffe der Verbündeten zu werden.

Vor der Einfahrt standen in jenen Tagen meist nur noch zwei englische Linienschiffe, und auch am frühen Morgen des denkwürdigen 18. März ließ des Gegners Verhalten nicht auf das Planen einer größeren Unternehmung schließen. Ein Herr vom Stabe des Hauptquartiers in Tschanak wollte mit dem Kodak spazierengehen, denn es gibt in der schönen Landschaft pittoreske Szenen zu knipsen. Alte und neue Zeit, die Bräuche Europas und Asiens mischen sich. Von der Villa des Oberkommandos, einem Bungalow mit breiter Veranda, die den jungen Offizieren in sonnenbestrahlten Sandforts als Eldorado gilt, führt durch Duft und Blüte von Akazie und Flieder der Weg zur Heerstraße am Ufer. Lange Kamelzüge tragen den Truppen Proviant zu, und den munteren Führer macht ein listiger, kleiner Esel, der den Türken nicht wie uns als Dummtier gilt. Maultiere schleppen ihre Rückenlast in die Seitenpfade zu den Bergen. Büffel von geringem Wuchs ziehen viereckige kleine Wagen aus rohem

von, aber vier Stunden ſpäter legte ſich die britiſche Flotte auf große Entfernung vor die Einfahrt und begann ein heftiges Feuer gegen die Außenforts. Ziel ſchien namentlich die Ohanjebatterie. Der Kommandant Leutnant z. S. Woermann fiel. Ein Vizefeuerwerker übernahm den Befehl und ſchickte zwei Treffer gegen ein engliſches Linienſchiff. Darüber kam die fünfte Nachmittagsſtunde, alſo Teatime, die bis zum Eingreifen der Franzoſen die Briten durch Abbrechen jedes Gefechts pünktlich innehielten. Der Gegner verſchwand. Sein am nächſten Tag erneuerter Angriff blieb abermals wirkungslos. Doch ſchon durch die Beſchießung vom 21. Februar litten die Außenforts.

Für jetzt täglich einander folgende Angriffe verſammelte der Gegner etwa zehn Schiffe auf eine Entfernung von fünf bis ſechs Kilometer vor der Einfahrt, um gemeinhin mit vier das Feuer gegen die Außenforts zu unterhalten. Es war oft ein Trommelfeuer, in dem die türkiſchen Kanoniere mit heldenmütiger Zähigkeit ausharrten und über Erwarten lange dem Angriff trotzten. So ausſichtslos ſchien er vorläufig den Briten, daß ſie ſchon am 24. Februar die 38,1-Zentimeter-Geſchütze des Überdreadnoughts

„Queen Elizabeth“ erſt durch direktes Feuer und dann durch indirektes über die Halbinſel Gallipoli hinweg wirken ließen. Hierauf hatten unſere Haubitzen gewartet. Von drei Treffern gefaßt, ſuchte die „Queen“ das Weite.

Doch am 25. Februar litten Geſchütze und Werke der Außenforts ſo ſtark, daß der Feind am nächſten Tag zu neuem Angriff zum erſtenmal in den Mund der Dardanellen fahren konnte.

Langſam und vorſichtig glitt gegen zwei Uhr nachmittags des 26. Februar zunächſt ein engliſches Linienſchiff mit drei Zerſtörern in die Einfahrt. Seine mittlere Artillerie belegte wieder die ſtark beſchädigten Außenforts. Die ſchweren Geſchütze wirkten nach halbrechts vorwärts gegen Fort Dardanos. Doch vor der Heftigkeit der türkiſchen Antwort ſah der Gegner ſich genötigt, zwei weitere Linienſchiffe in die Enge zu ſchicken. Um drei Uhr lag eine Salve auf dem erſten Briten und zwang ihn zum Abdrehen und Auslaufen. Um fünf Uhr folgten ihm die beiden anderen. Im Dunkel der anbrechenden Nacht ſchickte der Feind mit ſchwachen Kräften ſich vergeblich zu einem Landungsverſuch bei den beſchädigten Außenforts an. Am nächſten Tage wiederum in die Enge fahrend,

unterhielt er nur für kurze Zeit ein ſchwaches Bombardement, das trotzdem ein hallendes Echo in ſeiner Preſſe fand. Überhaupt arbeiteten die Engländer oft nur für die Zeitungen. Nach Abgabe weniger Schüſſe ohne Reſultat meldete ihr Admiral der Heimat von langer, wirkungsvoller Beſchießung. Wenn das Meer ſpiegelglatt und das Wetter paradieſiſch ſchön war, berichtet er, Seegang und ſchlechte Witterung hätten ſeine Flotte zu Untätigkeit verdammt. England ſollte wähnen, daß er in Vorbereitung eines entſchloſſenen Angriffs die Hände rühre, während ſein Tun gerade in jenen Tagen wieder beſtätigte, daß der Nelſonſche Angriffsgeiſt von britiſchen Kommandobrücken geflohen iſt.

Am letzten Tage des Februar ruht der Feind, am Nachmittag des 1. März trägt er mit vier Linienſchiffen einen zaghaften Angriff in die Einfahrt. Ein türkiſcher Flieger ſtreut Bomben auf ihn. Unſere Haubitzbatterien, die der Feind vergeblich zu erkunden verſucht, halten ihn ſtändig in Bewegung, erzielen ſieben Treffer und ſchicken ihn heim. Im Dunkel des Abends gelingt den Engländern das Landen ſchwacher Kräfte zu beiden Seiten der Einfahrt, aber türkiſche Infanterie jagt die Briten bald zu den Booten

zurück. Nach Mondaufgang werden feindliche Minensucher in der Enge sichtbar und durch Feuer verscheucht.

Beim Angriff des 3. März liegen zum erstenmal britische Granaten in Fort Dardanos. Aus fernen Beobachtungsständen sieht die Beschießung gefährlich aus, doch richtet sie keinen Schaden an. Der nächste Tag bietet das gleiche Schauspiel. Ein Flieger unterstützt das feindliche Feuer durch Bombenwerfen.

Fort Dardanos liegt zwei deutsche Meilen vom Mund der Enge auf dem asiatischen Ufer. Begleitet von einer blinkend weißen Landstraße, steigt es zu flachen Hügeln mit Weinbergen und Gärten an. Steilere und oft steinige Höhen treten dichter an das europäische Ufer. Doch pflügt auch hier auf buckliger Erde der Bauer sein Feld. Häuschen, scheinbar uralt und grau wie die winterliche Erde im Februar, treten an beiden Ufern nur selten zu Dörfern zusammen. An der schmalsten Stelle der Meeresstraße spülen zwei Städtchen, Tschanak am anatolischen und Kilid Bahr am rumelischen Gestade, ihre Füße im Wasser. Kaps mit Leuchttürmen stoßen hie und da in die Flut. Ein Wäldchen ist an den Hängen selten, aber oft Gestrüpp zu sehen, und

jetzt hat der Maler Frühling hier seinen Pinsel geführt, um ins Grün der runden Buckel von Asiens wie Europas Erde das Weiß blühender Obstbäume und das zarte Rot der Judaskirsche zu tupfen. Im Garten des Hauptquartiers in der Töpferstadt Tschanak sehen vom Kampf heimreitende Paschas die Artischocken für den morgigen Mittagstisch wachsen. Über allem blaut der ferne, lichte Himmel des Südens, liegt eine Luft so klar, daß an heiteren Tagen das Auge in schier märchenhafte Weiten blickt. Möwen ohne Zahl, auch Kormorans mit schwarzem Rücken und weißer Brust streichen hoch über dem Wasser von Ufer zu Ufer, und tief fliegt mit kolossaler Geschwindigkeit eine Art Seeschwalbe — ein seltsamer, fast unheimlicher Vogel! Der Blick des Menschen kann dem Flug der geschwinden Tierchen nie folgen und nicht gewahren, wo sie zur Rast einmal niedergehen. Darum nennt der Türke sie „die verlorenen Seelen der Dragomans". Der Dragoman, der als Dolmetscher des Orientalen den Handelsverkehr mit dem Westmann vermittelt, muß ein Betrüger sein und dafür büßen wie Ahasver. Doch Gelehrte meinen, daß die Schwalben Nester in den Uferfelsen hätten. Die einzigen Gespenster der

Dardanellen ſind ſie nicht. Wenn an heiteren Tagen die Delphine luſtig ſpringen und das Sonnenlicht auf den Schuppen ihrer ſpeckigen Rücken glitzert, ruft männiglich: „Fliegende Fiſche!“ Aber wenn bei trübem Wetter ein Delphinrücken das Waſſer kräuſelt, ergeht wohl die Warnung: „Ein U-Boot kommt!“

Weder Langeweile noch Heimweh ſpüren die Unſeren in ſüdlich frühem Lenz auf dem ſchönen Fleck Erde an der Seite eines tapferen Bundesgenoſſen. Ihre Geſichter unter dem Fes lachen froh und zuverſichtlich wie nur je unter blauer Mütze in den Straßen von Wilhelmshaven und Kiel. Der Deutſche, der unter ſie tritt, kehrt mit froherem, größerem Hoffen heim. Sie wiſſen nicht nur, daß ſie halten werden, was ſie ſchon hielten. Sie wiſſen ſich auch auf dem Sprungbrett, von dem wir dem Erzfeind an die Gurgel können. Sie wiſſen, wir führen einen Weltkrieg, der wirklich entſcheidenden Sieg nur draußen in der Welt, aber nicht an unſeren Grenzen verſpricht. Durch die Türkei führt unſere Straße in die Welt und zu einem Sieg, der allein der Opfer würdig iſt. Wir brauchen keine puniſchen Kriege zu führen und nicht immer wieder den Fleiß und die Intelligenz unſeres Volkes auf

Schlachtfeldern morden zu laſſen. Wenn wir durchhalten, können wir auf einen Hieb ganze Arbeit machen!

Der März brachte Methode in den feindlichen Angriff. Die Engländer ſchickten ſich zu ſyſtematiſchem Minenſuchen an. Nachts trieben ſie kleine Kreuzer und Zerſtörer in die Enge, um unſere Scheinwerfer zum Spielen zu bringen und dann unter Feuer zu nehmen. Die Franzoſen, die mit je einem Schiff am 19. und 25. Februar bei der Niederkämpfung der Außenforts mitwirkten, ſcheinen jetzt vom Kampfplatz zu verſchwinden. Die Briten allein ſchicken täglich drei oder vier Schiffe in die Dardanellen. Am 4. März unternehmen ſie den erſten großen Landungsverſuch. Vierhundert Mann werden nachts bei Kum Kaleh und hundert bei Siddil Bahr ans Ufer geſetzt. Türkiſche Infanterie jagte die Angreifer mit einem Verluſt von faſt achtzig Toten in die Boote zurück, erbeutete Gewehre, Sprengmaterial und viel Privatgepäck, das die Abſicht dauernden Feſtſetzens verriet.

Überzeugt, daß weiteres Eindringen in die Meerenge vorläufig unmöglich ſei, begannen die Engländer am 5. März gegen die dem Mund ferner gelegenen Werke durch indirektes Feuer

aus dem Golf von Saros über die Halbinsel Gallipoli hinweg zu wirken. Hier lagen die Dreadnoughts „Queen" und „Agamemnon" mit „Vengeance", und vor der Einfahrt als seitliche Beobachter zwei andere Schiffe, die ihr Feuer gegen Dardanos richteten. Eine Wiederholung des Angriffs am 6. März wurde durch unsere die „Queen Elizabeth" treffenden Haubitzen unmöglich gemacht. Seither verzichteten die Engländer auf den Versuch, Kilid Bahr und Tschanak indirekt zu beschießen.

Vom 7. März an traten wieder Franzosen auf. Die Zahl der kämpfenden Schiffe des Angreifers wuchs auf vier bis sechs täglich. Gegen Abend kehrten sie stets zu ihrer Basis bei Tenedos zurück. Dort waren um diese Zeit die später zur Erzwingung der Entscheidung vergeblich angesetzten Streitkräfte der Verbündeten wohl nahezu versammelt. Die Franzosen verfügten mit „Suffren", „Saulois", „Bouvet" und „Charlemagne" über ein Geschwader von vier Schiffen, die Briten über eine Flotte von vierzehn großen Fahrzeugen: „Queen Elizabeth", „Inflexible", „Agamemnon", „Lord Nelson", „Irresistible", je zwei von der „Triumph"- und „Majestic"-, vier von der „Vengeance"-Klasse und „Corn-

dem eine Detonation auf „Bouvet“ folgte. Aus dem Rauch, der das Schiff verhüllte, trat für einen Augenblick der Mast mit starker Neigung nach Steuerbord. Es war zwei Uhr drei Minuten nachmittags, als Bug voran das Fahrzeug mit gleicher Neigung sank und sich Kiel oben drehte. Für Minuten zeigte es den grünen Anstrich des Bodens, auf den Leute der Besatzung, um sich zu retten, kletterten. Zerstörer hielten auf die Unfallstelle zu. Einer konnte durch die Türken in Grund geschossen werden. Auch „Majestic“, „Suffren“, „Charlemagne“ und „Triumph“ näherten sich dem Wrack und setzten Motorboote aus. Das Feuer, unter dem bis ein Uhr die Luft in der Enge zitterte, war jetzt langsamer und schwächer. Darum verstärkten sechs der morgens bei Tenedos gebliebenen feindlichen Schiffe des Gegners Kampfstellung durch Eindoublieren. Dann löste er einige der seit Vormittag kämpfenden Fahrzeuge ab und begann erst gegen drei Uhr wieder mit alter Heftigkeit zu schießen. Ein englisches Flugzeug, das die Feuerwirkung feststellen wollte, wurde durch ein türkisches verjagt.

Gegen vier Uhr nachmittags kam „Irresistible“ den Geschützen vom Fort Hamidieh nahe genug.

Zwanzig Minuten ſpäter blies der Kreuzer, mit Schlagſeite nach Backbord, dichten weißen Dampf aus den Schornſteinen ab. Mit der Strömung trieb er bewegungslos im Feuer der Haubitzbatterien. Vorübergehend richtete er ſich auf, aber ſeine Geſchütze wurden nicht mehr bedient. Die Türme ſtanden noch in der Richtung der letzten Verwendung. Alſo war die Mannſchaft beim Leckdienſt. Gegen fünf Uhr näherten ſich Zerſtörer, um die Beſatzung zu retten. Sie trat auf Deck an, aber mußte unter türkiſchem Haubitzfeuer nach unten flüchten.

Der Feind zog ſeine beiden letzten Schiffe von Tenedos zur Verſtärkung der Feuerlinie heran. Doch bald begriff er, daß der Angriff geſcheitert ſei. Mit Kurs nach Tenedos begannen ſeine Fahrzeuge auszulaufen. Unter den erſten war „Ocean", der plötzlich Schlagſeite zeigte. Mit ſehr langſamer Fahrt verſuchte er den Mund der Enge zu erreichen. Augenſcheinlich ohne Abſicht ſchlug er in Höhe von Halil Eli einen Bogen nach Steuerbord. Wiederum ſtark krängend, mußte er unter dem Feuer unſerer Batterien ſchweigen. Jetzt hatte Fort Dardanos die Geſchütze wieder klar, richtete ſie auf die „Irreſiſtible" und brachte das Schiff dann in ſiebenter Abendſtunde

zum Sinken. Vorläufig weckte das Wiedererwachen der Batterien von Dardanos neues Leben auch im Gegner. Wie erbost bellende Hunde auf ihr schon totgeglaubtes Opfer stürzten alle feindlichen Schiffe sich mit wütendem Feuer auf Dardanos, ohne es zum Schweigen zu bringen. Die Kanonen von Medschidieh Rumeli kamen zu Hilfe.

Um sechs Uhr abends traten die bewegungsfähigen Fahrzeuge des Gegners den Rückzug an. Wunden trugen fast alle nach Tenedos. „Inflexible" mußte nach Zeitungsnachrichten hundertundfünfzig Tote bestatten. Nach einem Treffer war eine Feuersäule in Höhe ihrer vorderen Brücke beobachtet worden. „Queen" und „Lord Nelson" hatten unter unserem Haubitzfeuer bei starker Rauchentwicklung schwer gelitten. — Als die ersten Schatten der Nacht auf die Meerenge fielen, waren auf ihrem Wasser sichtbar nur noch „Triumph", der durch den Mund nach außen fuhr, und „Ocean", der, umringt von helfenden Zerstörern, mit dem Strom aus dem Feuerbereich unserer Batterien trieb. Im Licht des nächsten Morgens lagen auf dem dunklen Wasser drei jener weiten Ölflecke, die wie Kreuz oder Stein auf Friedhöfen oft für Tage die Wellengräber

von Schiffen zeichnen. Darunter ruhten „Irreſiſtible“, „Bouvet“ und „Ocean“. Der Sieg über die engliſche Flotte, verſtärkt durch ein Geſchwader Franzoſen, hatte den verbündeten Türken und Deutſchen drei Offiziere und einundzwanzig Mann an Toten und zwei Offiziere, ſiebenundſiebzig Mann an Verwundeten gekoſtet.

Als auf „Goeben“ und „Breslau“ die Flagge der Osmanen wehte, boten die Unſeren ihre deutſche Dienſttreue der Sicherheit der Türkei. Wohl ſprach anfänglich wehmütige Entſagung aus den Mienen der kleinen Schar. Sie durfte noch nicht für das Vaterland kämpfen, und nicht alle ſahen, daß auch vom Goldenen Horn die Fahrt zu Deutſchlands Sieg und Wohlfahrt führen könne. Aber die treue und eifrige Arbeit kräftigte türkiſche Zuverſicht und Entſchloſſenheit, bis endlich die Männer auf „Sultan Javus Selim“ und „Midilli“ auch unter fremden Farben wieder für Kaiſer und Reich ſtreiten durften.

Mit heimiſcher Gründlichkeit rüſtete Admiral Souchon als Chef die türkiſche Marine nicht nur für die Stunde des Kampfes, ſondern entwarf einen Flottenplan auch für die Zukunft. Er zog unſere Reſerviſten auf dem Balkan ein und ſtellte deutſche Seeoffiziere auf die türkiſchen Kriegsſchiffe. Kleine Gruppen der Mannſchaft gingen mit. Dafür betraten türkiſche Matroſen unſere Kreuzer. Die Ausbildung von Fähnrichen, alſo

die Erziehung einer neuen Generation türkiſcher Seeoffiziere begann. Fähnriche wie Matroſen ſcheinen eifrig und von gutem Willen. Von Deutſchen wie Türken wird nationalen Bräuchen gern Konzeſſion gemacht. Enver ſah beim Beſuch an Bord der „Goeben" ſeine jungen Landsleute mit dem Fes auf dem Kopf in der Meſſe: „Nehmt hier die Hüte ab, Kinder, denn die deutſchen Offiziere ſitzen in den Reſtaurants der Stadt nach unſerem Brauch mit dem Fes auf dem Kopf!" Wer einen der Unſeren fragt, ob er am Sonntag eine freie Stunde übrig habe, erhält die bündige Antwort: „Nein, mein Sonntag iſt Freitag!" Die Matroſen müſſen ſich mit fremdem Leben und fremder Koſt abfinden. Schulze ißt auf der „Hamidieh" Pilaw und Achmet verzehrt auf dem „Sultan Javus Selim" grüne Bohnen mit Hammelfleiſch. Ein deutſcher Offizier fragt: „Achmet, wie ſchmeckt das Eſſen?" Achmet, der ſchon leidlich Deutſch lernte, runzelt die Stirn und wiegt den Kopf: „Eſſen ſeehr guht!" Dann verbeſſert er ſich haſtig: „Eſſen nicht ſchlecht." Er weiß wie die Soldaten und Matroſen aller Welt, daß er Vorgeſetzte mit Lob, auch der Koſt, nicht verwöhnen darf. Mag doch der Fragende noch Beſſeres zu vergeben haben.

Uſedom Paſcha wählt mit dem Stab ſeinen Beobachtungsſtand auf dem Kamm einer Höhe am aſiatiſchen Ufer. Auf dem Bauch im Sand liegend, überblicken die Herren ein Kampffeld auf Waſſer und Erde wie aus der Vogelſchau. Der Rauch aus feindlichen Schiffsgeſchützen ſtreicht wie an Regentagen der Nebel des Gebirges in Ballen, in Fetzen, in langen, loſen Schleiern durch die Meeresſtraße. Vom Blitz aus Geſchützmäulern zerriſſen und durchwirbelt, rollt er in Säulen zum Ufer oder ſteigt wie in Flucht zum Himmel. Die Türme der Franzoſen ſcheinen beim Krachen der Salven in lodernde Flammen gekleidet. Blitzſchlangen huſchen die Breitſeiten der Briten entlang. Am Ufer bebt die Erde, und über dem Waſſer zittert die Luft zum Krachen und Berſten der Granaten. Sie pflügen Sandhügel, die der Feind Batterien glaubt, um und zerwühlen die Erde der Werke. Staub wie vom Marſchieren eines Millionenheeres hängt wieder über der uralten Landſchaft, wie damals, als ſie die Scharen des Xerxes trug. Und ſicherlich haben Menſchenmengen nie ein ſchöneres, aber auch grimmigeres Spiel von Fontänen geſchaut. Von Land und Meer ſpritzen nach dem Einſchlagen der Granaten viele Dutzende, nein, Hunderte hoher Säulen von Staub

oder Waſſer gleichzeitig auf. Es ſind ſo viel, daß ſie zu ſtehen ſcheinen wie Tannen im lichten Forſt oder die hohen ſchlanken Holztürme auf den Ölfeldern Rumäniens. Am rieſigſten ragen ſie dort, wo die 38-Zentimeter-Geſchütze der Briten gegen Fort Hamidieh ſpielen und — ſcheinbar — das Werk vom Erdboden fegen. Starr und oben geſpitzt wie der Turm eines Minaretts ſteht für Sekunden die durch das Geſchoß aus der See gehobene Waſſerſäule dicht vor dem Fort. Wie eine Windhoſe trägt das aufgekommene Wehen ſie zur Seite. Klatſchend bricht ſie über dem Werk zuſammen. Wie in Wut oder Schmerz ſchäumt das vom Eiſenhagel zerwühlte Meerwaſſer zwiſchen Tſchanak und Sidil Bahr, und wenn eine Granate bei der Berührung mit dem Waſſer explodiert, flitzen „Butterbrote“ immer wieder aufſchlagend über den blanken Spiegel. Um Mittag werfen die Engländer den von Muhamed dem Eroberer erbauten Turm im alten Fort Tſchimlik in Trümmer. Eine Granate reißt die Spitze des unſernen Minaretts ins Weite. Drüben ſtehen die Kaſernen von Kilid Bahr in Flammen. Dörfer, Häuſer und die Baracken bei Batterien brennen. In den Staub über den Ufern miſcht ſich Rauch, weil der Mörder Krieg die Brandfackel über

der Landſchaft ſchwingt. Auch um den Stab auf der Höhe fallen Eiſenkoffer. Bange Sorge fragt dort, ob es wohl möglich ſei, daß der Kanonier in den Werken ſo furchtbares Feuer überdauere. Da bringt ein munterer hellängiger Matroſe ein Kochgeſchirr: „Es iſt halb eins und gibt Königsberger Klopſe, Exzellenz!“

Was gehen den Matroſen, der (zwiſchen den Handflächen) Klopſe quetſchte, der Kampf und feindliches Kofferſchmeißen an? In der Hölle, die dort tobte, war aller Denken nur mit Erfüllung kleiner oder großer Pflichten beſchäftigt. Kapitän z. S. Piper, namhafter Artilleriſt und in der Türkei namentlich bei der Anfertigung von Munition tätig, ſteht auf exponiertem Beobachtungsſtand als Fachmann in Sachen der heiligen Barbara dem Gefecht wie ein Unbeteiligter zu. Er zeichnet Treffbilder ins Notizbuch oder nimmt, um Art der Beſchädigung jedes Schiffes zu ergründen, ſeine Bewegungen nach der Havarie zu Papier. Er iſt weder Deutſcher oder Türke, noch Engländer oder Franzoſe, ſondern ein Profeſſor der Artilleriekunde, und wenn er jetzt das Notizbuch zieht, kann er über ein gutes engliſches Treffbild nicht minder als über ein gelungenes deutſches jauchzen. Er iſt Artilleriſt

und ein ſchönes Treffbild für ihn das Schönſte auf Erden. Es läßt ihn, wie andere der Anblick einer ſchönen Frau, in Entzücken ſchwärmen.

Unſer Mann am Geſchütz, Deutſcher wie Türke, lag unterdeſſen in voller Deckung und bediente die Kanone nur, wenn er eines Ziels gewiß und der Gegner in Schußweite war. Fort Hamidieh griff um ein Uhr zwanzig Minuten ein und ſchlug eine halbe Stunde ſpäter „Bouvet" die Wunde, die ihn zwang, mit ſtarker Schlagſeite zur Ausfahrt zu hinken. Gleichzeitig nahmen die drei Forts vor Kilid Bahr „Gaulois" und „Charlemagne" unter Feuer und beſchädigten „Gaulois" ſo ſtark, daß er im Lauf des Nachmittags ſeinem Landsmann folgen und bei der Kaninchenínſel auf Strand geſetzt werden mußte, damit er nicht verſinke. Abgeſchleppt, ſoll er nach Zeitungsnachrichten während der nächſten ſtürmiſchen Tage vor Tenedos geſunken ſein. „Bouvet" ſchleppte ſich aus unſerem Feuerbereich hinter die Halbinſel Kephez. Die Geſchütze des Forts Dardanos, weſtlich der von einem Leuchtturm gekrönten Halbinſel, konnten ihn nicht unter Waſſer ſchicken, da ſie durch die Beſchießung der Wälle für den Augenblick verſandet waren. Vielleicht vom europäiſchen Ufer kam der Treffer,

durch den Hafen zur Stadt. Mit eigenartigem Auftrag wandert der tüchtige S. gelassen durch die Straßen von Feodosia. Er sucht den Hafenkapitän, um ihm mitzuteilen, alle Lebewesen hätten sofort die Kornspeicher, den Bahnhof, die Krananlage und die Schiffe im Hafen zu verlassen, da nach zwei Stunden ein Bombardement beginne. Aber der russische Beamte wohnt in den Bergen jenseits der Stadt, und bis dorthin ist's eine Stunde Marsch. Leutnant S. erledigt sich seines Auftrages in der Signalstation und fährt wieder an Bord. Für eine Stunde noch dampft der Kommandant der „Hamidieh" im Halbkreis durch den Hafen, um seinen Geschützführern ihre Ziele zu zeigen. Unterdessen wird die Garnison von Feodosia alarmiert. Die Truppen rücken aus und als russische Leute — in die Berge. Dorthin flüchten auch die Bürger. Ungestört tut „Hamidieh" ihre Arbeit und dampft wieder westwärts. Unterwegs gehen K. und der tüchtige S. (die im Schwarzen Meer manchmal bis zu achtzehn Tagen unterwegs sind) nach Gewohnheit abwechselnd Wache, kapern einen Dampfer und einen Segler und versenken die Schiffe durch Öffnen der Ventile oder Kammern.

„Goeben" fährt als stärkste Kampfkraft der

Flotte auf Sebaſtopol. Voraus dampft der Dampfer „Nilufer", Kommandant Kapitänleutnant Zederholm (ein Tapferer, der ſeither geblieben iſt), um unter den Batterien des Kriegshafens Minen zu ſtreuen. Während des Marſches durch ſternhelle Nacht läßt die Freude, endlich an den Feind zu kommen, unſere Leute nicht ſchlafen. Wach hält auch die Türken die Ungeduld, einen Schlag gegen den gehaßten Moskowiter zu führen. Ehe der Tag graut, ſieht die Kriegswache im Sperrlicht des Hafens von Sebaſtopol die Silhouette des „Nilufer". Die Sonne geht auf. Das Wetter iſt klar, doch hängt vor der Stadt und Feſtung längs der Küſte ein Nebelſtreif, aus dem nur die hohe, alte katholiſche Kirche ihre Türme reckt.

Die Unſeren wiſſen, daß die Werke von Sebaſtopol ſtark und namentlich die 30-Zentimeter-Geſchütze eines Panzerturmes zu achten ſind. „Sultan Javus Selim" bleibt auf weiteſte Schußentfernung liegen und eröffnet das Feuer. Vierzehn Batterien antworten. Zehn ruſſiſche Salven ſchlagen ins Waſſer. Dann liegen zwei Treffer im achteren Schornſtein des Kreuzers. Die Wirkung iſt nicht groß, doch fallen zwei Heizräume aus. Zwei Torpedoboote gleiten dem

„Sultan" als Minensucher voran. Mit Unbehagen wird auf ihren Decks namentlich das Feuer einer versteckten Haubitzenstellung gespürt. Doch unentwegt bleiben die Schiffchen in Fahrt. Der Kreuzer folgt. Schon seine zweite Salve trifft das Ölbassin. Nach der achten steht der Bahnhof in Flammen, und der Admiral kann abdrehen lassen. Die türkische Flotte hat mit wirksamem Angriff Zerstörung unter die Batterien der stärksten russischen Seefestung getragen.

Noch unter Fortfeuer sichtet der „Sultan" im Ablaufen Backbord voraus drei der neuesten russischen Torpedoboote. Von Ölfeuerung getrieben, geben sie vierunddreißig Seemeilen her, schießen auf eine Entfernung von achttausend Meter Salven und können zusammen gleichzeitig fünfzehn Geschosse abfeuern. Um sie sich vom Leib zu halten, feuert „Goeben" gegen die kleinen Ziele auf eine Entfernung von zwölf Kilometer. Die Sichtigkeit ist im Schwarzen Meer nämlich so groß, daß Fahrzeuge auf achtzehn Kilometer beschossen und auf dreißig deutlich gesehen werden. Ein russisches Boot kommt zu Schaden, obwohl ihm auf solche Entfernung nach dem Aufblitzen des Mündungsfeuers unserer Geschütze reichlich Zeit zum

Ausweichen blieb. Dann flüchtet der Gegner. „Goeben" bringt während der Heimfahrt den Dampfer „Ida" mit dreitausendfünfhundert Tonnen Kohle als Prise auf.

Jetzt, nach Kriegsausbruch, wurde es Aufgabe der Flotte, den Transport türkischer Truppen für die Kaukasusarmee aus dem Bosporus nach Trapezunt zu decken. Die Kriegsschiffe unseres Verbündeten hatten dabei das Schwarze Meer in ganzer Länge und das Defilee zwischen der Halbinsel Krim und Cap Pachy bei Sinope zu durchfahren. Doch kein einziger Transportdampfer kam zu Schaden, weil Wagemut und Angriffslust die Russen den mit Truppen, Geschützen, Gerät und Munition überladenen langsamen Transportern überhaupt nicht nahe kommen ließen. An seinen eigenen Küsten aufgesucht, wurde der Feind zum Kampf gestellt, ehe er sich im Defilee auf Lauer legen konnte. Stets in Bewegung, kämpfte die tapfere Flotte unter einem energischen, durch Beispiel ihren Tatendrang fördernden Führer für Wochen nahezu täglich. Allein die „Breslau" kam neunzehnmal zum Gefecht an den Feind und trug zweimal ihren Angriff vor russische Festen. Da ist's kein Wunder, daß der Ausdruck wehmütiger Ent-

ſagung in den Geſichtern der Unſeren am Goldenen Horn jetzt frohem Lachen gewichen iſt. Sie ſpüren mehr als die Kameraden in der Heimat vom Krieg und haben, um Pulver zu riechen, nur die Naſe aus dem ſchönen Bosporus zu recken. Ein ſtarker und tüchtiger Gegner wartet dort. Stets nur eine Minderzahl können ſie ſeinen fünf Linienſchiffen, zwei Kreuzern, zwanzig Torpedo- und mehreren U-Booten gegenüberſtellen. Sie erfahren, daß die Ruſſen vortrefflich ſchießen und hervorragend gut einexerziert ſind. Die Schwarze-Meer-Flotte hat nicht geſchlafen, und es täuſcht ſich namentlich, wer an der Diſziplin ihrer Mannſchaft zweifelt oder den Märchen von Wiederholung der Meutereien der Revolutionszeit Glauben ſchenkt. Gefangene ruſſiſche Offiziere und Matroſen erzählen, daß der Flotte täglich amtliche Nachrichten über ruſſiſche Kriegserfolge beim ſiegreichen Vormarſch der Armee auf Berlin zugehen. Leſen ſoll die Depeſchen jedermann, erörtern darf ſie bei ſtrenger Strafe niemand. Wenn ein Gaſtwirt in Schenke oder Reſtaurant eine Unterhaltung ſeiner Gäſte auch nur über den jüngſten ruſſiſchen Sieg in Maſuren duldet, ſchließt die Polizei das Haus. Es mag eine echt ruſſiſche

Anordnung ſein, aber iſt anſcheinend ein für Rußland probates Mittel. Überhaupt täten wir gut, Meldungen über Mißmut, Kriegsmüdigkeit, Rebellion, Not und Verzweiflung im Lager der Feinde von der Hand zu weiſen. Den Sieg gewinnt nur, wer ihn nicht von des Gegners Schwäche, ſondern mit hartem Willen allein von der eigenen Kraft erhofft.

„Hamidieh" und „Medſchidieh" haben um Mitte November fünf Transportdampfer nach Trapezunt geleitet. Es liegt nahe, daß die Ruſſen verſuchen werden, die ihnen auf der Hinfahrt entwiſchten Schiffe auf der Rückreiſe abzufangen. In Konſtantinopel geht auch die Nachricht ein, die feindliche Flotte habe Sebaſtopol in Richtung auf Trapezunt verlaſſen. Sie fährt gewohnheitsmäßig geſchloſſen und entſendet kaum einzelne Kreuzer zum Aufklären. Die Taktik der an Zahl der Einheiten wie Gefechtskraft dem Gegner unterlegenen Unſeren kann alſo nur verſuchen, feindliche Schiffe vom Gros abzudrängen.

Admiral Souchon verläßt mit „Goeben" und „Breslau" den Bosporus. Im Defilee ſüdlich der Halbinſel Krim ſichtet „Breslau" am 18. November mittags bei dieſigem Wetter Steuerbord voraus einen ruſſiſchen Kreuzer. „Goeben" hält

mit äußerſter Fahrt auf ihn zu und iſt ſchon „Breslau“ voraus, als aus dem Nebel halbrechts vorwärts ein zweiter, dem Geſchwader noch näherer ruſſiſcher Kreuzer tritt. Auf ihn natürlich nimmt „Goeben“ jetzt Kurs, um nicht zwiſchen die Breitſeiten zweier Gegner zu kommen. Da zerreißt für Minuten der Nebel. Von der Brücke der „Goeben“ wird dicht hinter des Gegners Kreuzern ſein Linienſchiffsgeſchwader ſichtbar. Aus der Dwarslinie gehen die fünf Einheiten gerade zur Kiellinie in Fahrt nach Südweſten über. Die Überraſchung kam, wie im Nebelgefecht immer, ſehr ſchnell. „Goeben“ kann nur auch ihrerſeits eine Wendung nach Südweſten machen, fährt auf ſiebentauſend Meter Entfernung neben der ruſſiſchen Kiellinie und eröffnet mit der ſchweren Artillerie das Feuer gegen das Spitzenſchiff „Jewstas“ mit der Flagge des Admirals. Die Ruſſen antworten. Beide Gegner ſind ſofort eingeſchoſſen.

„Breslau“ folgt dem Flaggſchiff, aber kann mit den kleineren Geſchützen gegen die ſtarke Armierung des Feindes kaum wirken. Der Admiral will ſie durch Funkſpruch in Feuerlee ſchicken. Ein Signalgaſt ſpringt im Feuer aus dem Kommandoturm der „Goeben“ und winkt den

Befehl mit Flaggen zur „Breslau“. Brav halten ſich auch die Türken an Bord. Die in der Funkenſtation Tätigen verſehen, vor ſtarker Rauchentwicklung heftig huſtend, ihren Dienſt in Ruhe. Zehn Salven haben die Unſeren gefeuert, als ein dichter Nebelvorhang zwiſchen ſie und den Gegner fällt. Auf dem feindlichen Flaggſchiff liegen als ſchwere Treffer drei 28-Zentimeter-Granaten. Es muß nach dem Einlaufen in Sebaſtopol gedockt werden. — — —

Am Neujahrstag erhalten „Breslau“ und „Hamidieh“ Befehl, eine von den Ruſſen geplante Landung in Batum zu ſtören. Am 2. Januar auslaufend, marſchieren ſie, „Breslau“ voran, getrennt nach Oſten. Auf der Höhe von Sinope, in der Mitte des Schwarzen Meeres, ſichtet das Spitzenſchiff voraus die Rauchwolke eines feindlichen Kreuzers, dem vier Zerſtörer folgen. „Breslau“ nimmt „Hamidieh“ auf. Der Feind wird angegriffen, ſein Kreuzer beſchädigt, einer der Zerſtörer verſenkt. Während die drei andern flüchten, taucht gegen vier Uhr nachmittags im Oſten das Gros der ruſſiſchen Flotte auf. Die Unſeren drehen ab, ſchwinden um fünf Uhr im Dunkel der einbrechenden Nacht den Verfolgern aus den Augen und huſchen in öſt-

licher Fahrt wieder an ihnen vorbei zum Ziel. Von russischen Transportschiffen ist bei Batum nichts zu sehen. Olbassins werden in Brand geschossen.

In der Nacht vom 5. zum 6. treten unsere Schiffe den Rückmarsch durch leichten Nebel an und sehen sich am nächsten Abend plötzlich mitten in der russischen Flotte. Ein wahnsinniges Geschieße mit Torpedos wie Granaten beginnt, und der alte Hodscha auf der „Hamidieh" muß eilen. Ehe ein Gefecht beginnt, geht er nämlich zu den Munitionskammern, zu den Türmen und Geschützen, klebt Papierstreifen mit frommen Sprüchen aus dem Koran an und betet mit der türkischen Besatzung. Kapitän v. K., der deutsche Kommandant, sieht schmunzelnd zu. Er ist von denen, die schon mit dem Kurfürsten waren und vom Großen Fritz erfuhren, welchen Bataillonen der Herrgott am liebsten hilft. Also spricht er den Geistlichen durch den Dolmetscher an: „Hodscha Effendi, sagst du den Deinen auch, daß Allah nur den Tapfern und Tüchtigen hilft und die Faulen und Feigen elendiglich ersaufen läßt?" Der Alte faßt mit hageren Fingern um den langen weißen Kinnbart und schüttelt erstaunt den Kopf. Er ist mehr als siebzig Jahre

alt, aber rüſtig, ſtets frohgelaunt und voll Sieges-zuverſicht — ein tapferer Mann und ein Vorbild für die Leute. Jetzt ſinnt er. Um die Krähenfüße neben den klugen Augen zuckt der Schelm, der in ihm ſteckt: „Noch las ich das nicht im Koran, Kottwitz Bei, aber das Buch iſt dick und mag enthalten, was du geſprochen. Alſo werde ich die Leute belehren.“ Der Hodſcha geht unter die Mannſchaft und kommt nach einer Stunde zurück: „Ich hab's ihnen geſagt. Sie begreifen, daß Allah nur den Tapferen helfen mag, aber jetzt mußt auch du mir entgegenkommen!“ — „Gern, Hodſcha Effendi, was ſoll ich tun?“ — „Deinen Gott anrufen, wie ich zum meinen bete. Wir werden die Götter bitten, daß auch ſie ein Bündnis eingehen.“ K. drückt ihm lachend die Hand: „Hodſcha Effendi, wir verſtehen uns. In meiner Heimat herrſchte einmal ein großer König. Der wußte genau, wie der Herrgott im Kampf ſich zu Soldaten ſtellt, und ſagte nebenbei, daß jeder nach ſeiner Faſſon ſelig werden mag. Darum darf ich mit gutem Gewiſſen meinem Gott das Bündnis mit dem deinen empfehlen.“ So brachten der Landjunker aus der Mark und der Diener des Propheten den Bund zweier Götter zuſtande. Der Himmel half namentlich in

licher Fahrt wieder an ihnen vorbei zum Ziel. Von ruſſiſchen Transportſchiffen iſt bei Batum nichts zu ſehen. Olbaſſins werden in Brand geſchoſſen.

In der Nacht vom 5. zum 6. treten unſere Schiffe den Rückmarſch durch leichten Nebel an und ſehen ſich am nächſten Abend plötzlich mitten in der ruſſiſchen Flotte. Ein wahnſinniges Geſchieße mit Torpedos wie Granaten beginnt, und der alte Hodſcha auf der „Hamidieh" muß eilen. Ehe ein Gefecht beginnt, geht er nämlich zu den Munitionskammern, zu den Türmen und Geſchützen, klebt Papierſtreifen mit frommen Sprüchen aus dem Koran an und betet mit der türkiſchen Beſatzung. Kapitän v. K., der deutſche Kommandant, ſieht ſchmunzelnd zu. Er iſt von denen, die ſchon mit dem Kurfürſten waren und vom Großen Fritz erfuhren, welchen Bataillonen der Herrgott am liebſten hilft. Alſo ſpricht er den Geiſtlichen durch den Dolmetſcher an: „Hodſcha Effendi, ſagſt du den Deinen auch, daß Allah nur den Tapfern und Tüchtigen hilft und die Faulen und Feigen elendiglich erſaufen läßt?" Der Alte faßt mit hageren Fingern um den langen weißen Kinnbart und ſchüttelt erſtaunt den Kopf. Er iſt mehr als ſiebzig Jahre

alt, aber rüſtig, ſtets frohgelaunt und voll Sieges-zuverſicht — ein tapferer Mann und ein Vorbild für die Leute. Jetzt ſinnt er. Um die Krähenfüße neben den klugen Augen zuckt der Schelm, der in ihm ſteckt: „Noch las ich das nicht im Koran, Kottwitz Bei, aber das Buch iſt dick und mag enthalten, was du geſprochen. Alſo werde ich die Leute belehren.“ Der Hodſcha geht unter die Mannſchaft und kommt nach einer Stunde zurück: „Ich hab's ihnen geſagt. Sie begreifen, daß Allah nur den Tapferen helfen mag, aber jetzt mußt auch du mir entgegenkommen!“ — „Gern, Hodſcha Effendi, was ſoll ich tun?“ — „Deinen Gott anrufen, wie ich zum meinen bete. Wir werden die Götter bitten, daß auch ſie ein Bündnis eingehen.“ K. drückt ihm lachend die Hand: „Hodſcha Effendi, wir verſtehen uns. In meiner Heimat herrſchte einmal ein großer König. Der wußte genau, wie der Herrgott im Kampf ſich zu Soldaten ſtellt, und ſagte nebenbei, daß jeder nach ſeiner Faſſon ſelig werden mag. Darum darf ich mit gutem Gewiſſen meinem Gott das Bündnis mit dem deinen empfehlen.“ So brachten der Landjunker aus der Mark und der Diener des Propheten den Bund zweier Götter zuſtande. Der Himmel half namentlich in

jener Nacht. Wie goldige Leuchtkugeln ſchwirrten die Granaten von vier Seiten durch die Luft.

Am 27. Januar wird „Hamidieh“ für ſieben Stunden von zwei ruſſiſchen großen Kreuzern gejagt. Sie ruft „Goeben“, auf der das Kaiſergeburtstagsfeſt ein ſchnelles Ende vor Verjagung des Gegners findet. — Am 3. April dampft „Hamidieh“ mit „Medſchidjeh“ nach Odeſſa. Zwei Minenſucher voran, gleiten die Schiffe in den Hafen. Trotzdem verwundet eine Exploſion „Medſchidjeh“ tödlich. Sie ſinkt, aber „Hamidieh“ kann unter dem Feuer ruſſiſcher Geſchütze die Beſatzung bis auf dreißig Mann retten. Fraglich ſcheint nur, ob der überladene Kreuzer auf der Heimfahrt ruſſiſchen Verfolgern entrinnen kann.

Doch tags zuvor, am 2. April, ſind auch „Goeben“ und „Breslau“ ausgelaufen, um den durch unſeren Kreuzerkrieg unterbundenen, aber wieder auflebenden Handel zum Aſowſchen Meer zu ſtören. Bei ſehr kaltem, aber klarem Wetter und Sonnenſchein kommt am 3. April morgens Kap Cherſones in Sicht. Dahinter bohren ſchneebedeckte Berge ihre ſpitzen Finger in den blauen Himmel. Der Gegner hat vor zwei Tagen die türkiſche Küſte nördlich des Bosporus beſchoſſen und muß auf dem Rückmarſch nach Sebaſtopol oder

vielleicht ſchon im Hafen ſein. Sein Funkengeknatter klingt aus nächſter Nähe, und vor der aus den Wellen wachſenden Küſte iſt bald die Rauchfahne eines ſeiner Kreuzer zu ſehen. Mit Wendung nach Backbord kommen „Goeben“ und „Breslau“ auf und ſehen endlich das vertraute, heute erſehnte Bild der fünf aus den Schornſteinen des ruſſiſchen Linienſchiffsgeſchwaders qualmenden Rauchwolken. Sie mußten gefunden werden, weil „Hamidieh“ ihre Lage gemeldet hat und der Rückmarſch des überladenen Kreuzers gedeckt werden ſoll. Wie Funkſprüche erzählen, kommt er — außer Sicht — von Oſten in langſamer Fahrt heran. „Goeben“ und „Breslau“ drehen ab, halten ſich feindwärts zur Seite des „Hamidieh“ und nehmen Kurs nach Südweſten. Zwei ruſſiſche Dampfer begegnen ihnen. Unſere Kreuzer finden Zeit, die Beſatzung gefangenzunehmen und die Schiffe zu verſenken. Als Zuſchauer folgt ein ruſſiſcher Kreuzer, der Fühlungshalter des feindlichen Gros.

Auch zwei Flieger kreiſen über unſeren Schiffen und betrachten neugierig wohl namentlich die nach Beſchädigung durch Minenexploſion und Reparatur im Bosporus wieder im Schwarzen Meer fahrende „Goeben“.

Admiral Souchon beauftragt die „Breslau“, den feindlichen Kreuzer festzustellen und nach den wohlbekannten fünf Rauchwolken auszuspähen. Sie läßt sich sacken und meldet um halb elf Uhr vormittags, daß jetzt wohl ein Angriff der „Goeben“ auf den Gegner möglich sei. Das Flaggschiff macht kehrt, versagt den Russen und geht auf alten Kurs zurück. „Breslau“ meldet das feindliche Gros. Spitze in Höhe der „Goeben“, fährt es in Kiellinie in südlichem Kurs, begleitet von einem Kreuzer und fünfzehn Torpedobooten. Auf eine Entfernung von dreißig Kilometer sind klar seine Masten zu sehen. Mit einer Geschwindigkeit von fünfzehn Meilen läuft es für die nächsten fünf Stunden — keine üble Leistung — neben den Unseren her. „Breslau“ hat sich um elf Uhr fünfundvierzig Minuten vormittags zwischen „Goeben“ und die Russen gesetzt, um zu beobachten, ob der Gegner vielleicht abschwenkt oder einen Angriff seiner Torpedoboote ansetzt. Er rückt näher. Die Besatzung des „Breslau“ muß das Mittagessen bei den Geschützen verzehren. Die Offiziere nehmen in der Messe ein Butterbrot. Um ein Uhr zwanzig Minuten nachmittags ist der Feind auf Schußentfernung von siebzehn Kilometer und eröffnet das Feuer mit

den 30,5-Zentimeter-Geſchützen der beiden vorderen Schiffe. Es liegt gut, nämlich kurz vierzig und lang ſechzig Meter. Aber Treffer kann „Breslau“ durch Zickzackfahren vermeiden und ſich allmählich an „Goeben“ heranziehen.

Unſere Schiffe laſſen das feindliche Gros von fünf Linienſchiffen zurück. Um vier Uhr ſchwindet es aus Sicht. Eine Stunde ſpäter meldet der Kommandant von „Breslau“ achteraus den Rauch von Kreuzern. Alſo plant der Gegner wohl einen nächtlichen Torpedoangriff, denn ſeine Boote dürften den Kreuzern folgen. Vorläufig wird der Funkenverkehr der ruſſiſchen Kreuzer geſtört und die abſeits fahrende „Hamidieh“ von den Geſchehniſſen dauernd unterrichtet.

Es dunkelt. Die Nacht fällt ſternhell, aber ohne Mondſchein. Trotzdem ſichtet „Breslau“ um achteinhalb Uhr abends die Giſcht dreier ſchnell von achtern aufkommender Torpedoboote. Sechs Minuten ſpäter kann der Strahlenkegel des Scheinwerfers ſie faſſen. Das Alarmſignal „Torpedoboote an Steuerbord achteraus“ ſchrillt. Zum erſtenmal wird auf einem Kriegsſchauplatz des Völkerkampfes das im Frieden oft geübte Torpedobootsabwehrmanöver gemacht. (In der Meſſe der „Goeben“ erörtern Herren gerade, ob

des Gegners Boote das Geschwader vor Mondaufgang um elf Uhr erreichen würden.) „Breslau“ feuert. Dem Aufblitzen des Mündungsfeuers ihrer Geschütze folgen je zwei Blitze auf den russischen Torpedobooten. Ihre sechs Geschosse fehlen. Der Feind macht sich davon. Um ihm das Führen eines neuen Angriffs zu erschweren, nimmt unser Geschwader Kurs gegen See und fährt Ost zu Nord. In den 15-Zentimeter-Kasematten warten die Leute klar an den Kanonen in der freudig-eifrigen Spannung einer Friedensübung. Die Strahlen des aufgehenden Mondes huschen um elf Uhr pünktlich über das silbern aufblinkende Wasser. Des Gegners Boote können jetzt keinen Angriff mehr wagen. Unsere drei Schiffe schließen zusammen und laufen im Dämmerlicht des Morgens in den Bosporus ein.

Das Kreuzergefecht vom 24. Januar

Hinter „Seydlitz“ mit der Flagge des B. D. A. (Befehlshabers der Aufklärungsschiffe) im Top laufen am 23. Januar S. M. Große Kreuzer „Moltke“, „Derfflinger“ und „Blücher“ aus dem Hafen. Vorauf fliegen der Kiellinie der vier Schiffe die Kleinen Kreuzer „Kolberg“ und „Stralsund“ mit Torpedobootsflottillen in Form eines Bogens oder aufgespannten Schirmes, der stets Geschwader gegen plötzlichen Regen — von Granaten — zu schützen pflegt. Oben spähen auf allen Fahrzeugen die Augen der Kriegswachen ins Wehen aus Nordwesten. Unten schlummern Dienstfreie im Schlaf des Gerechten. Nach dem Zweck der Fahrt fragt vorläufig niemand. Bekannt ist er nur dem Admiral.

Der Morgen graut. Die Wache wird gewechselt. Vorn auf der Brücke der „Kolberg“ hält als Kriegswachleiter ein junger Kapitänleutnant Ausschau. Im ersten Licht des über bewegter See klaren Tages sieht er halblinks voraus etwas wie ein schwelendes Streichholz über den Wellen und daneben rechts und links ein Dutzend schwarzer Schattenstriche. Er läßt das Glas am

Lederband von den Augen fallen, hebt die Hand zur Mütze und spricht, den Kopf drehend, zum Kommandanten rechts und ersten Offizier links: „Backbord voraus Kreuzer mit einem Mast und Zerstörer, also ... Engländer" will er weitersagen. Aber den Mund unter seinem Glas öffnend, hat der Kommandant ihn unterbrochen mit dem Befehl: „Klar Schiff anschlagen!"

Auf den Wirbel schlüpfen drunten die vom Nachtdienst berußten nackten Heizer wieder in die Kleider statt ins Badewasser. Die Geschützbedienungen hasten auf ihre Posten, die Sanitäter zum Verbandplatz. Die Ingenieure treten in die Maschinen- und Heizräume, die Seeoffiziere auf ihre Gefechtsstellen und in den Kommandoturm. Durch enge schmale Ritzen spähen im Schweigen gespanntester Erwartung große, weite Augen, während die Herzen frohlocken: heute gibt's was!

Der Kapitänleutnant auf „Kolberg" nimmt kein Auge vom Gegner, und bald speit der Kreuzer Eisen über das Wasser. Der Brite läßt drei Minuten verstreichen, ehe er mit einem Vordergeschütz den ersten Schuß tut. Damit beginnt ein Kampf der Artillerie zweier Kleiner Kreuzer. Auf dem feindlichen werden gute Treffer festge-

ſtellt. Auch der unſere erhält zwei, nämlich eine 15- und eine 10,2-Zentimeter-Granate. Die eine durchſchlägt das Mannſchaftsklosett, die andere richtet noch geringeren Schaden an. „Kolberg“ hat heute noch gleiche Kampf- und Maſchinenkraft wie vor dem Gefecht und nur drei Tote und zwei Leichtverwundete an Beſatzung verloren. Die Treffer waren von ſo geringer Bedeutung, daß Kommandant und erſter Offizier erſt ſpäter von ihnen erfuhren und keinerlei Erſchütterung ſpürten. An Stelle der Gefallenen und Verletzten traten ſtill und flink Erſatzleute. „Kolberg“ blieb in Fahrt und wollte näher an den Feind. Aber „Stralſund“, die weiter rechts voraus des nach Nordweſt dampfenden Geſchwaders fuhr, hatte unterdeſſen an den Admiral auf „Seydlitz“ gemeldet: „Steuerbord voraus acht große feindliche Schiffe!“

Das Flaggſchiff antwortete mit einem Befehl, der das Geſchwader der vier Großen Kreuzer kehrt ſchwenken ließ und den Schirm von vier Kleinen Kreuzern zuklappte. In entgegengeſetzter Richtung wie vorher geht jetzt die Reiſe nach Südoſt. Der deutſchen Küſte ſind am nächſten „Kolberg“, „Stralſund“, „Graudenz“, „Roſtock“ und die Torpedoboote. Es folgen „Seydlitz“,

„Moltke", „Derfflinger" und am Schluſſe der Linie — auf letzter ruhmreich ſchöner Heldenfahrt — unſer „Blücher". Halten wir feſt, daß vor der Schlacht unſer Geſchwader ſo zur deutſchen Küſte fuhr.

Auf der Brücke der „Moltke" ſteht ein Kapitän zur See, der anderer Verdienſt und gute Augen zu würdigen verſteht und darum beim Erzählen nicht von ſich, ſondern dem Lotſen an ſeinem Ellbogen ſpricht: „Der Lotſe ſagte mir plötzlich, er ſähe Steuerbord achtern fünf Rauchwolken."

„Das werden fünf von den feindlichen Zerſtörern ſein, Lotſe!"

„Nein, Herr Kapitän! Dafür werfen ſie ein zu breites Bugwaſſer auf!"

Kommandant und Lotſe begutachten die fünf kaum ſichtbaren Schatten auf dem Wellengrau noch durchs Glas, als auf fünfhundert Meter halbrechts hinter ihnen eine große Granate ins Waſſer ſchlägt und eine hohe Waſſerſäule zurückwirft. Damit hatte der Feind ſich demaskiert. Entweder waren halbrechts hinter unſerem Geſchwader fünf bislang nicht gemeldete große Schiffe aufgetaucht, oder aber fünf von den vorher geſehenen acht hatten weit ausholend um

unſer Geſchwader von links nach rechts herumgegriffen. Das Feuer wird von uns ſofort erwidert. Um mehr Geſchütze zur Geltung zu bringen, marſchiert zunächſt der Gegner, dann unſer Geſchwader zu einer Staffel auf. Mit einem Abſtand von etwa zweiundzwanzig Kilometern fahren alſo in ſchräger Linie vorn vier deutſche und hinten fünf engliſche Schiffe geſtaffelt. In der Fahrt verſucht jede Einheit durch ſtändiges Drehen dem Feind möglichſt viel Geſchütze zuzukehren. Die Briten hatten mehr als wir. Wer Größe und Beſtückung des „Blücher“ kennt, darf etwa ſagen, daß wir im jetzt laufenden Gefecht mit dreieinhalb Einheiten gegen fünf kämpfen. Das Feuer der Briten konzentriert ſich zunächſt auf unſer letztes Schiff. Ein ſchwerer Treffer ſchlägt in die Maſchine, und „Blücher“ bleibt langſam zurück.

Schon ehe er endlich unter einem zweiten Treffer mit letztem Signal meldet: „Sämtliche Maſchinen verſagen“, ſteht er von der hinteren Brücke bis zum Heck in Flammen. In rieſiger Säule lodern ſie zum Himmel. Darum haben die Männer an Bord nicht gezagt. Es iſt vielmehr wahrſcheinlich, daß ſie, wie andere ihrer Kameraden auf anderen Schiffen, eigenhändig

Luken öffneten, weil sie lieber sinken und ertrinken, als Fahrzeug und Flagge dem Gegner ausliefern wollten. Ein Brand an sich scheint weniger gefährlich, als er aussieht. Trug doch schon nach dreiviertelstündigem Gefecht auch die Schanze des „Seydlitz" Brandwirkung. Das Schiff ist von den heimgekehrten Fahrzeugen „Seydlitz", „Moltke", Derfflinger", „Kolberg", „Stralsund", „Graudenz", „Rostock" das einzige, dem das zweistündige Feuern des Gegners wirklich eine Wunde schlug. Die Briten schießen nämlich auf allzu weiten Abstand, um dem Feuer unserer mittleren Artillerie fern zu bleiben. Wohl darum sehen wir an „Derfflinger" und „Seydlitz" je einen Treffer, der wohl an die Schiffswand schlug, aber sie so wenig beschädigte, daß das Einsetzen einer neuen Platte überflüssig ist. Die Granate, die auf „Seydlitz" die Schanze in Brand setzte, durchbohrte einen Turmunterbau und entzündete Munition. So gab es Feuer und Tote im Turm. Sonst ist auch „Seydlitz" unbeschädigt. Das Schiff war sofort nach Löschen des Brandes kampffähig, und so wenig Schaden ist dem ganzen Geschwader geschehen, daß der Admiral kein einziges Schiff ins Dock zu schicken hatte. Alle liegen zum Auslaufen bereit. Das Flicken des

„Seydlitz"-Turmes iſt eine Sache von Tagen und wird durch an Bord geſchickte Arbeiter beſorgt.

Doch bleiben wir während des zweiſtündigen Feuergefechts zur Beobachtung der beſſeren Wirkung unſerer eigenen Artillerie auf dem „Moltke". Unter ſchweren Treffern ſackte zunächſt von den fünf Schiffen der engliſchen Staffel das zweite vom rechten Flügel. Es blieb zurück, es „ſchor aus". Das dritte ſchloß auf, und es entſtand eine Lücke zum bisherigen vierten Schiff! So folgten unſerem Geſchwader jetzt zwei Gruppen von je zwei engliſchen Schiffen. Das Ausgeſchorene ward nicht wiedergeſehen und iſt wohl das Geſunkene.

Aber mit der Zeit ſackten oder ſchwenkten gar kehrt auch die beiden jetzt vorn rechts ſtehenden Schiffe. Das iſt erklärlich, da auf den Briten an Treffern fünf brandſtiftende allein beobachtet wurden. Die engliſche Kampflinie war jetzt in Verwirrung und ihre Kampfkraft gebrochen.

Darum nur kann der Admiral des Feindes das Gefecht abgebrochen und ſich zur Heimfahrt entſchloſſen haben. Weder das deutſche Minenfeld noch deutſche Unterſeeboote, von

denen der englische Bericht erzählt, waren zu dieser Zeit in der Nähe, aber ... die Briten fertig!

Sie hatten sich blutige Köpfe geholt und konnten ihrem Gegner nicht folgen. Außer Gefecht gesetzt wurden von ihren Großen Kreuzern drei! Englische Blätter verkünden, daß die Reparatur Monate in Anspruch nehmen wird. Von unseren Fahrzeugen wurde eins, der mit Flaggen am Mast ruhmvoll ins Wellengrab gesunkene „Blücher", außer Gefecht gesetzt. Alle anderen an der Aktion beteiligten deutschen Schiffe blieben gefechtsfähig. Kein Kleiner Kreuzer ist — wie englische Berichte verkünden — gesunken. Nur „Kolberg" und „Stralsund" waren engagiert. Außerdem zugegen „Graudenz" und „Rostock". Alle vier sind unversehrt. Unser schöner Erfolg wird gemehrt durch die unbestreitbare Tatsache, daß einer der Großen englischen Kreuzer gesunken ist. Gewiß kann das Menschenauge irren, und gerade die Erregung des Gefechts weckt Sinnestäuschungen. Aber den Untergang des britischen Kreuzers haben gar zu viele Augen gleichzeitig gesehen, gar zu viele Lippen von den verschiedensten Orten gemeldet, als daß ein Irrtum obwalten könnte. Der Kom-

mandant der „Moltke“ erhält von ſeinem zweiten Artillerieoffizier zunächſt Meldung von einer großen Exploſion auf einem feindlichen Schiff. Der meldende Offizier hält ſeinen Vorgeſetzten für Minuten von der Wirkung der Exploſion auf dem Laufenden und ſchließt: „Das Schiff ſinkt!“ Da geht die gleiche Meldung auch von zwei anderen Offizieren und verſchiedenen Leuten des Schiffes ein! Sie wird an den Admiral weitergegeben. Später meldet das den Briten folgende Luftſchiff die Abfahrt von vier Kreuzern. Kann noch ein Irrtum obwalten? Ausgeſchloſſen!

Über alles Lob erhaben war wieder die Haltung des Perſonals während des Gefechts. „Mit ſolchem Offizierkorps und ſolcher Mannſchaft ſich zu ſchlagen iſt Vergnügen,“ ſagte ein Kommandant. Während Sprengſtücke der zu kurz gefallenen Granaten das Deck der (ohne jede Wunde abgekommenen) „Moltke“ beſäten, ließ der Kommandant durch das Netz von Sprachrohren und Telephonen ſeine Leute von jedem Erfolg des Gefechts wiſſen. Ein unbeſchäftigter Matroſe greift in Freude über eine Nachricht zur Violine. Während es aus den Türmen des Schiffes kracht und von drüben heiße

Eisengrüße zischende Wassersäulen hochwerfen, spielt er zum Schlachtentanz auf: „Es braust ein Ruf wie Donnerhall!“ Der Nächste singt mit. Von Lippe zu Lippe hallt durch Munitionskammern und Geschützstürme, durch alle grauen kahlen Gänge der schwimmenden Burg von Stahl über den Lärm des Kampfes unser feierlich ernster und doch kampffreudig froher Schlachtengesang.

Unſere Vorpoſten auf der Nordſee

Wer heute von der deutſchen Küſte nordwärts fährt, ſieht auf dem Waſſer ein Bild, ähnlich dem, das zu Lande unſere Heere in Rußland und Frankreich bieten. Am Ufer trägt ein Flaggſchiff das Oberkommando. An Bord wohnt dort in engen Kammern ein an Zahl überraſchend kleiner Stab, der zur Beratung Platz am runden Tiſch der Kajüte findet und aufſtehend raſch ſich über die Seekarten auf Nebentiſchen beugen kann. Hier wird gewägt, was die Flotte gegen ungeheuere, aber ihre Tatenluſt nicht lähmende Übermacht wagen ſoll. Hier erhellte frohes Lächeln der Anerkennung das Geſicht des Admirals, der mit heiterer Zuverſicht die bergeſchwere Verantwortung für die Sicherheit deutſchen Küſtenlandes und das kriegeriſche Handeln einer Seemacht trägt, als der mit Funkſprüchen eintretende Flaggleutnant vorlas: „Vor Liverpool engliſcher Dampfer von deutſchem U-Boot verſenkt.“ „Unſere braven U-Boote,“ ſchmunzelten die Lippen um den Tiſch. Und in der fernen Iriſchen See ſchmunzelte vergnügter, ja lachte wohl hell Kapitänleutnant

Herſing, Kommandant von „U 21". Gute Laune und jugendlicher Frohſinn ſind auf den Fahrten des Waghalſigen ſtändige Reiſegefährten. Er hat ſeine Angewohnheiten. In der Nacht vor dem Aufbruch zu neuem Beutezug geht er gern längsſeit eines beſtimmten Linienſchiffes. Dort hebt er morgens den lachenden Kopf und die kühne Hand, wie in einem Verſprechen zum Abſchiedsgruß an die große Organiſation, die ihn mit guten Wünſchen in Gedanken an den Feind begleitet. Es iſt nämlich eigenartig, zu beobachten, wie auch die kleinſte Einheit der Flotte ſo in Verbindung mit der Leitung denkt und handelt, daß ihr Tun ſcheinbar durch alle Glieder unſerer ſchwimmenden Vorpoſtenkette bis ins Oberkommando geſpürt und verfolgt wird.

Vorbei an Großkampfſchiffen ſchaukeln wir. Im Zickzackkurs werden Minenſperren durchquert. Dann liegen Kreuzer auf grauer See. Von den Kolbenſtößen der Maſchinen unter Dampf zittern die Fahrzeuge wie in verhaltener Ungeduld. Ihre Kommandanten nennen ſich die glücklichſten Menſchen auf Erden, da es bisher nur ihnen gelang, den Gegner aus ſeinem Verſteck zu locken. Die Mannſchaft erzählt mit ſtrahlen-

den Augen von dem dämmernden Morgen, an dem ſie die hohe ſchwarze Küſte Englands aus der Nordſee wachſen ſah. Sie ſchwärmt vom Aufflammen über den explodierenden Gaskeſſeln von Hartlepool, dem ſchaurig ſchönen Bild, das deutſche Hände mit deutſchem Eiſen als ein Menetekel britiſcher Seeherrſchaft an den Horizont malten. Der Beſucher aber ſpürt mehr als daheim die eiſerne Zeit zwiſchen der Schiffe kalten, harten, nackten Wänden von Stahl, deren Farbenanſtrich als Brandträger mit jedem Reſt von Wohnlichkeit und Behagen über Bord fallen mußte. Darum hallt lauter als ſonſt der Dienſtlärm durch die ſchwimmende Feſte. Die ewig gleichgeſtellte Uhr ſteht auch im Krieg und auf Vorpoſten nicht. Abſeits ſchwimmt eine Zielſcheibe. Geſchütze heben oder ſenken das Maul an langem Hals, und hinter den runden Panzerröcken ihrer Türme raſſeln die langen Knüppel in den Rohren. Ernſter, eifriger, aber noch freudiger, williger als ſonſt wird geſchwitzt und geſchanzt, obwohl die Tage des Wartens in eiſigem Wehen aus Nordweſten gar lang und eintönig ſind. Kein Sonntagabend bei Spiel und Tanz folgt mit der Ablöſung zu kurzer Raſt im Hafen. Draußen wie drinnen liegt jedes

Fahrzeug alarmbereit. Nur ſelten und in Trupps geführt geht das Perſonal an Land, damit jederzeit auch der letzte Mann an den Feind gerufen werden kann.

Der Gürtel der Kreuzer ſchirmt nicht als äußerſter Küſte und Reich. Weiter draußen tragen wunderliche flache Kähne Männer in Blau, die in der Flotte „Schützengraben" des Krieges grimmigſte Härte ſpüren. Ablöſung kann ſie nur ſelten erſetzen. Sie ſchlafen für kurze Stunden zwiſchen feuchten Wänden und ſtehen wachſam tagaus tagein in klingendem Froſt oder in grauſam die Backen beißendem Wehen. Die Geſichter ſind blau, die Finger ſteif, klamm und kalt, aber warm ſchlägt auf treuer Wacht das deutſche Herz, das in Fährden und in Nöten noch nie ſo kernig echt wie jetzt ſich zeigte.

Durch die Ketten dieſer Kleinſten brechen wie zu Lande die Patrouillen der See, Torpedoboote oder Flottillen vor. Ihre rußigen Bewohner ſind unwirſch, weil es anders kam, als ſie hofften. Jauchzend fuhren ſie nach der Mobilmachung aus und durften annehmen, daß Britannien die gewaltige Flotte für den Kampf, alſo Angriff auf unſere Küſten, geſchaffen habe. Doch die Begegnung blieb aus. In ſechs Monaten waren die

Engländer nur zweimal in der Nordsee zu sehen. Kein Wunder, daß die von der schwarzen Waffe mürrisch die Schultern heben: „Wegen so was hat man sich jahrelang schinden müssen!“ Ein schwarzes Boot flitzte von vorn am Kreuzer vorbei, um im Hafen Proviant zu holen. Als letztes deutsches Fahrzeug am Feind kehrte es vom Kreuzergefecht des 24. Januar heim, weil es schon vor der Begegnung der „Kolberg“ mit einem kleinen feindlichen Kreuzer eine leichte Maschinenstörung hatte. Es folgte zum Helfen bereit im Kielwasser des brennenden „Blücher“, bis der Gegner ihm die Ehre erwies, das kleine Ding aus schwersten Geschützen zu beschießen. „Aber wer gut aufpaßt,“ meinte der Kommandant von „V 5“, Kapitänleutnant v. E...., „ist sicher, nicht getroffen zu werden, und ich dachte bei der Sache an die Geschichte vom „Swinegel un sine Fru“, denn fielen die Dinger rechts, so fuhr ich links, und spritzte es links, so drehte ich nach rechts. Nur kam ich dabei vom „Blücher“ ab.“ Das Boot sah einen feindlichen Zerstörer sinken und nur vier der fünf übel zugerichteten englischen Kreuzer heimhinken. Verschiedene an Bord voneinander fernstehende Leute meldeten nach

Abfeuern zweier Torpedos, daß der eine Schuß getroffen und ein großes englisches Schiff in aufqualmender Dampfwolke zum Sinken gebracht habe.

Noch weiter als die Schwarzen fahren unter Wasser die Grauen hinaus, um ihre todtragenden schlanken Silberfische mit blutrotem Kopf gegen England schirmende oder England versorgende Schiffe abzuschießen. Auf vielen grauen Booten an unserer Küste zittern Männer in Ungeduld, es den Kameraden von „U 21" gleichzutun und Britannien den Gnadenstoß zu geben. Sie könnten es, und die eiserne Zeit heischt Herzen von Eisen, die ohne Erbarmen den Gegner vernichten. Was schert uns sein weinerlich Gewinsel von dem durch jeden Schlag unserer Waffen unfehlbar getroffenen britischen Baby. Was scheren uns belgische Flüchtlinge, denen „U 21" das Fleisch einer Mahlzeit versalzte. Belgische Flüchtlinge sollten als „Konterbande" gelten, weil England sie gewaltsam in den Dienst der ihm verbündeten Heere preßt, wie es früher durch Raub die Matrosen für seine Schiffe zusammenstahl.

Von den äußersten Vorposten schweifen die Gedanken zu den Kühnen, die über See der

jungen Flotte Lorbeer pflückten. Alſo kam die Rede auf die „Karlsruhe“, auf den Sieg des Grafen Spee, und ſchließlich fiel der Name Muecke. Dabei fiel etwas auf. Wir daheim hören von den Taten des waghalſig Tapferen, wie wir eine Geſchichte von Wilhelm Raabe leſen, nämlich mit jenem Lachen, bei dem Rührung eine Träne an die Wimper drängt. Anders reden die Männer auf unſeren ſchwimmenden Burgen von Stahl. Sie werfen, wenn der Name fällt, einer wie der andere in ungetrübt ſoldatiſcher Freude hell auflachend den Kopf zurück. Gewiß hätte der Unverzagte mit ſeinen Getreuen ein Wellengrab finden können, aber das dünkt ſeinen Kameraden unweſentlich neben der Tatſache, daß er ohne Waffen und Hilfsmittel noch feindlich Gut zu den Fiſchen ſchickte. Sein dienſtlicher Bericht über das heldiſche Sterben der „Emden“ ſchloß: „So war es uns leider nicht vergönnt, beim letzten Waffengang unſeres geliebten Schiffes mitzutun, aber wir werden verſuchen, das wettzumachen.“ Laut ſpricht aus den ſchlichten Worten der „Emden“ unſterblicher Geiſt. „Wir“ ſagt der Führer und läßt zur Flottenleitung auch die Mannſchaft, mit der er ſich eins weiß, reden, denn die Taten der „Emden“ vollbringen konnten

nur deutſche Seeleute, die wie deutſche Soldaten in Siegesfreude und Kampfesnot auf Gedeih und Verderb ſich eins mit ihren Führern und wie in keinem anderen Land ihre guten, lieben und treuen Kameraden wiſſen. Glauben wir doch wirklich aus der Ferne zu ſehen, wie bei den Fährten unter Müller und Muecke alle Augen an Bord gemeinſam geſpäht, ja alle Hirne gemeinſam geplant haben müſſen, ehe die Hände gemeinſam ſo Wunderſames leiſten konnten. Und nur im gleich treuen Zuſammenarbeiten und Zuſammenhalten, im Geiſt der „Emden" und deutſcher Soldaten, konnte Muecke „wettmachen". Alle Männer ſeiner nun geborgenen kleinen Heldenſchar wußten, daß ſie dem Vaterland auch Helden bleiben würden, wenn ſie auf neutraler Erde die Waffen niederlegten. Aber die Flagge herunterholen wollte der auf eine Nußſchale gerettete Geiſt der „Emden" auch in Ehren nicht! Er band das Tuch an eine neue Stange, wenn auch noch ſo klein! In Lumpen und mit leerem Magen, aber fröhlich und guten Mutes, ſetzte er zu neuen Abenteuern Segel, denn, wie nach Lebensmitteln, mußte Muecke ja auch nach Kleidern für die Seinen erſt ſuchen.

Irgendwie fand er dann nicht nur Kleider,

ſondern ſogar einen Dampfer. Seine Bekannten in Kiel und Wilhelmshaven wären nicht erſtaunt geweſen, wenn er ſich weiter „verbeſſert“ hätte und in Hodeida mit einem britiſchen Dreadnought als Beuteſtück und Flaggſchiff angekommen wäre. Der Deutſche aber zweifelt faſt, wen er mehr lieben ſoll, den reifen, im kühnſten Wagen beſonnenen ernſten Führer, der den Namen „Emden“ an die ewigen Sterne und in unſere Herzen ſchrieb, oder den tolldreiſten jungen Erben ſeines Ruhms, der ſorglos und mit dem Leben Fangball ſpielend es darauf ankommen ließ, wieviel Schaden und Spektakel er ohne Waffen und Hilfsmittel auf den Märkten des feindlichen Handels anrichten konnte.

Unsere Helden hielten noch Tsingtau. Es war um sieben Uhr abends des 17. Oktober 1914 und schon dunkel, als Kapitänleutnant Brunner mit S. M. Torpedoboot „S 90" vom Ankerplatz in der inneren Bucht durch die Sperren zum Angriff gegen die japanisch-englischen Blockadestreitkräfte in See ging.

Draußen stand vor des Feindes Linienschiffen und Kreuzern eine Kette seiner Zerstörer. Dreien mußte das Torpedoboot ausweichen. In hoher Fahrt dampfte es durch die Gefahrzone und kreuzte draußen auf der Suche nach des Gegners großen Schiffen. Gegen ein Uhr früh ward eins in langsamer Fahrt auf Tsalientau gesichtet. Der Kommandant drehte auf parallelen Kurs und beschloß den Angriff. Da der Himmel bewölkt und die Sichtigkeit kaum zwei Seemeilen war, konnte er unbemerkt dem Gegner mit großer Fahrt aufdampfen und sich vor ihm auf Steuerbordseite legen. Als er mit der Batteriepfeife das Signal „Rohre Steuerbord" gab, war das feindliche Schiff — ein Kreuzer von etwa hundert Meter Länge, mit einem Schornstein und

zwei Masten — so deutlich zu sehen, daß er auf das Anstellen des Scheinwerfers verzichtete.

Auf achthundert bis tausend Meter vom Gegner stellte der Kommandant den Maschinentelegraphen auf „äußerste Kraft voraus". Die Nerven gespannt und die Augen geweitet, standen die drei Rohrmeister bei den Torpedorohren. Auf fünfhundert Meter vom Feind drehte der Kommandant mit Hartbackbordruder zum Schuß ab und gab Erlaubnis zum Feuern.

Das vordere Rohr wurde sofort, das mittlere fünfzehn und das achtere zwanzig Sekunden später losgemacht, während das Boot im Abdrehen dem Gegner sich auf dreihundert Meter näherte.

So wurde der Feind überrascht. Erst beim Aufblitzen des Schusses aus dem vorderen Rohr gaben seine Hörner, zu spät, ein Alarmsignal. Nach dem Auftreffen des achteren Torpedos schlug vom Kreuzer eine Flammenlohe auf. Ein Donnerkrachen erschütterte die Luft. Sprengstücke von geborstenen Granaten fielen so dicht um „S 90", daß die Männer an Bord glaubten, der Feind habe sie mit allen Geschützen zugleich unter Feuer genommen. In Wirklichkeit hatte der Treffer die Munition an Bord des Kreuzers entzündet.

Das feindliche Schiff sank schnell. Die Besatzung war verloren. Aber das Donnerkrachen der Explosion und das Auflodern der Flammensäule hatte den Angreifer und sein Glück den feindlichen Zerstörern wie großen Schiffen in der Arkonasee und Schatsekoubucht verraten. Bald meldete der F.-T.-Gast von starkem gegnerischem Funkenverkehr. Das Knattern erzählte, der Rückweg nach Tsingtau sei dem Torpedoboot abgeschnitten. Der Kommandant entschloß sich zur Fahrt auf die hohe See, mit Kurs nach Süden. Der Gegner folgte. Noch unsichtbar, rief er durch Funkspruch neue Streitkräfte heran, und um zwei Uhr dreißig Minuten schon kam von Süden der erste feindliche Kreuzer „S 90" entgegen. Unser Schiffchen war umstellt. Nach anderthalb Stunden mußte es hell und das Lied zu Ende sein. Aber schließlich hatte das Boot mit Versenkung eines großen feindlichen Schiffes seinen Daseinszweck erfüllt. Es galt nur noch, dem Kaiser die Besatzung zu erhalten und zu verhindern, daß Fahrzeug und Flagge als wohlfeile Beute in Feindeshand fielen. Der Kommandant entschloß sich, zur Küste zu fahren, seine Leute zu landen und dem Boot ein Grab in Ehren zu rüsten. Wir sehen nun einen Vorgang, der an

das Verſenken der „Ayeſha“ erinnert, und hören, daß Brunner wie Muecke durch mühſeligen langen Marſch ſeine Mannſchaft dem Vaterland rettet. Nichts darf uns mehr freuen als die Tatſache, daß ſo jede Leiſtung unſerer Tapferen eine Parallele findet. Mag es anfänglich ſcheinen, als ob ſie weder zu überbieten noch nachzuahmen ſei. Bald hören wir von ähnlicher Umſicht, Tatenluſt und Dienſttreue eines ſchlichten jungen Offiziers, den die Gelegenheit als reifen und klugen Führer offenbart. Wie Muecke findet auch Brunner draußen in Not oder Gefahr jeden Deutſchen bereit, dem Vaterland in Treue ein Helfer und Diener zu ſein. Ja, „Deutſchland hoch in Ehren, du heil's ges Land der Treu'," du haſt's nicht nötig, wie Britanniens Krämervolk Geld zu bieten, um unter deinen Söhnen drinnen Streiter und draußen Helfer zu werben.

Von der Dunkelheit beſchirmt, kann Kapitänleutnant Brunner um vier Uhr dreißig Minuten morgens die Küſte ſichten und ſich auf vier Meter an den Strand loten. Aber die Dünung iſt ſchwer, und die Brandung läuft ſo ſtark, daß er in tieferes Waſſer zurückgehen muß. Dort läßt er ſeine Munition wie die Verſchlußköpfe der Geſchütze über Bord werfen und die Reſervetorpedos mit ein-

gerücktem Sinkventil abfeuern. Sein Funkenapparat ſchickt der Signalſtation in Tſingtau die letzte Meldung: „Nach Vernichtung des japaniſchen Kreuzers „Takatſchio“ Boot an der Südküſte geſprengt; Beſatzung ausgeſchifft; keine Verluſte“, und wird zerſtört.

Im blauen Anzug mit umgebundenen Schwimmweſten läßt Brunner die Beſatzung antreten: „Wir werden unſer Fahrzeug nicht vergeſſen, Leute! Es hat uns in ſeiner letzten Stunde noch zu ſchönem Erfolg getragen. Nehmen wir Abſchied von „S 90“ mit dem Ruf: Seine Majeſtät der Kaiſer, unſer geliebter König und Herr, er lebe! Hurra, hurra, hurra!“

Die Augen brennen, als die Beſatzung für eine Minute ſchweigend ſteht. Brunner zögert, aber ruft dann laut und fröhlich: „Flagge und Wimpel niederholen!“ Flagge und Wimpel werden geborgen. „S 90“ lebt nicht mehr, iſt jetzt kein Kriegsſchiff, ſondern tote Materie.

Bündel von Sprengpatronen werden im Fahrzeug verteilt und die Leute ausgeſchifft. An einer Manilaleine ſchwimmen ſie durch die Brandung, die das Dingi nicht durchfahren kann. Viel Vorrat für den Marſch läßt ſich bei ſolcher Landung nicht mitnehmen. Schließlich iſt nur noch der

Kommandant mit dem Torpedomaſchiniſten, einem Maat und einem Heizer an Bord. Er ſchickt die gelandete Mannſchaft fünfhundert Meter vom Ufer, um ſie gegen Sprengſtücke zu ſchützen, und gibt Befehl zur Sprengung. Nach Anſchlägen der Zündſchnur ſteigen auch die Letzten von „S 90“ ins Dingi und fahren davon. Acht Minuten ſpäter fliegt das Torpedoboot auf und ein Hagel von Sprengſtücken weit ins Land. Der Kommandant läßt nochmals zum Wrack rudern und überzeugt ſich, daß kein Feind es mit Nutzen verwenden kann. Dann folgt er durchs Waſſer den Seinen und befiehlt gegen ſieben Uhr früh den Abmarſch ins Land mit der Abſicht, Schanghai zu erreichen und von dort mit dem Gouvernement Tſingtau in Verbindung zu treten.

An Landkarten hat er zwei Blätter aus dem Atlas der „China Inland Miſſion“ und darum nur eine ungefähre Ahnung, wo er iſt. Er folgt einer am Ufer im Sand verlaufenden Straße nach Weſten und ſieht ein Dorf. Chineſiſche Landleute wandern entgegen. Verſtändigung iſt unmöglich, aber es gelingt, in der Ortſchaft Kulis zum Schleppen von Proviant und Gepäck zu dingen. Da Auskunft nicht zu erhalten, aber Träger gemeinhin einem Ziel mit Bett und Nah-

rung zuwandern, folgt Brunner den Kulis vorläufig auf gut Glück. Er hofft, einem sprachkundigen Chinesen zu begegnen und sieht sich gegen ein Uhr mittags vor der Kreisstadt Jitschau. Kunde von seinem Kommen muß ihm vorangelaufen sein, denn aus dem Tor marschiert eine Truppe. Der führende Offizier lädt ihn in den Yamen im Ort. Die deutsche Mannschaft bleibt draußen.

Neben den drei Steinstufen zur Haustür unter dem geschwungenen Dach des Yamens lehnt an der Wand ein klugblickender junger Chinese, macht sich dem Kapitänleutnant als Herr Liu Lan Giae bekannt und ist bereit, als Dolmetscher zu dienen.

Einen hochgewachsenen, verbindlichen Herrn sieht Brunner im Bezirkshauptmann Wang Gia Gin vor sich. Er trägt die unserer Konsularuniform ähnliche, moderne Amtstracht von schwarzem Tuch mit Goldstickerei, scheint sehr sicher und gewandt und ist so höflich wie hilfsbereit. Nur warnt er vor hastigem Aufbruch ins Inland, denn natürlich will er über den Draht den Rat seiner Vorgesetzten einholen. Wohl darum auch bittet er um ein Schriftstück. Der Kapitänleutnant gibt zu Papier, wie er nach China gekom-

men iſt, und erklärt ſich bereit, ſeine Waffen abzugeben, um die Neutralität des Staates zu achten. Jetzt bittet der Bezirksamtmann die Offiziere, den Yamen zu beziehen, und quartiert die Mannſchaft in einem Tempel ein. Die Herren werden gaſtfrei bewirtet, die Leute mit Eiern und Brot verſorgt. Nachts ſteht eine chineſiſche Wache vor dem Tempel, in dem auf ihren Wunſch die Offiziere bei der Mannſchaft ſchlafen. Es regnet, und das iſt für den Bezirksamtmann Anlaß, morgens zu erklären, der Weitermarſch könne nicht angetreten werden, weil die Flüſſe am Weg aus den Betten getreten ſeien. Brunner nickt verſtändnisinnig und wundert ſich keineswegs, als er auch am nächſten Morgen, dem 20. Oktober, von neuen unüberwindlichen Hinderniſſen auf der Straße nach Schanghai hört. Doch auf Drängen darf er um elf Uhr vormittags aufbrechen. Waffen und Munition nimmt er mit. Dafür begleitet ihn ein chineſiſcher Leutnant mit zwanzig Mann. Kulis tragen Gepäck und Proviant. Der Dolmetſcher Liu Lan-Sine ſchließt ſich an und ſorgt unterwegs mit viel Eifer für Verpflegung und Unterkunft.

Der Marſch ſollte über Kuetſchou und Tchowfu zunächſt nach der Station Tſautſchuang am kur-

zen Seitenſtrang der Eiſenbahn Tientſin-Pukau führen. Am erſten Tag watete die Truppe durch zwei Flüſſe, deren Waſſer die Knie netzte, und nächtigte abends in der Schule des Dorfes Schenting. Am nächſten Tage ſchloß ſich ein zweiter Offizier mit Fahne und Leuten an. Die Kolonne wanderte durch Bergland bis zum Quartier im Tempel von Oſu Nue Puo. Am Mittag des 22. Oktober feierte der Führer unſerer kleinen Schar in der Kreisſtadt Kuetſchou den Geburtstag der Kaiſerin durch eine Anſprache an die Mannſchaft, als ob er nicht hinten in China, ſondern daheim in Schlickſtadt wäre. Der Bezirksamtmann ſchickte ein auf Landesart gekochtes Feſteſſen, und um drei Uhr zog Brunner zwiſchen aufgeweichten Feldern weiter.

Am ſpäten Nachmittag des 24. Oktober geleitete eine neue Eskorte die Wanderer in die Kreisſtadt Ichowfu. Heraus kamen drei Landsleute, die Miſſionare Peulen, Seidel und Stanzier, mit der Einladung, Quartier in der Miſſion zu beziehen. Dort machten dem Kapitänleutnant zwei Stabsoffiziere Beſuch, um im Auftrag des Militärgouverneurs der Provinz den Weitermarſch zu beſprechen.

Sonntags, am nächſten Morgen, machte Brun-

ner den Offizieren Gegenbeſuch. Die Mannſchaft kaufte ihre Marſchausrüſtung, namentlich Strümpfe ein. Der Mandarin U Bau Chao lud unſere Offiziere mit den Miſſionaren und den beiden chineſiſchen Stabsoffizieren in den Yamen zu Tiſch. An der auf europäiſche Art gedeckten, blumengeſchmückten Tafel plauderte der Gaſtgeber, ein launiger, wohlbeleibter Herr reiferen Alters, von den ihm bekannten Offizieren unſeres dritten Seebataillons.

Nun ſchloß ſich Pater Peulen dem Weitermarſch an. Ein kerndeutſcher Mann, erheiterte er Offiziere und Leute durch fröhlichen, derben Witz. Obwohl bei Jahren, ſorgte er mit nie ermattender Rüſtigkeit und aufopferndem Eifer auch für das leibliche Behagen ſeiner Landsleute und überwand jede Schwierigkeit, die das Weiterkommen zu verzögern drohte. Das ſtarke nationale Empfinden und die große Vaterlandsliebe, die aus ſeinen Worten ſprachen, ließen ihn auch durch Taten deutſcher Sache mit allen Kräften dienen.

Regengüſſe machten dann die Wege weich und glatt. Der lange Marſch war beſchwerlich, obwohl das Gepäck der Kolonne auf Karren folgte. Beim täglichen Durchwaten von

Flüſſen traten die Pferde oft bis zum Bauch ins Waſſer.

Weit vor dem Dorf Tſauchuang, der Bahnſtation, warteten wieder hilfsbereite deutſche Landsleute. In Lincheng lud ein Deutſcher die ganze Kolonne in ſein Haus, und auf dem Bahnhof von Pukau ſtanden hurrarufend alle Deutſchen von Nanking, um die Unſeren zur Raſt in ihr Heim auf fremder Erde zu führen.

Die Marine in Feldgrau

Als das ſchnelle Vordringen unſerer Weſtheere baldige Eroberung von Antwerpen und Beſetzung der belgiſchen Küſte verſprach, begann die Leitung der Marine ſowohl den Flankenſchutz der Operationen zu Lande wie das Schaffen einer neuen Baſis für Unternehmungen gegen England vorzubereiten. Ihr Befehl zur Aufſtellung einer Marinediviſion in Kiel und Wilhelmshaven zerſtörte anfänglich das Hoffen von Seeleuten, die vom Kampf in der lieben fahrenden Flotte träumten. Doch heute drängen ſich an Bord Gebliebene zum Dienſt in Flandern. Die Ausführung des in den letzten Auguſttagen ergehenden Befehls heiſchte ungeheure Arbeit, die mit einer organiſatoriſchen Glanzleiſtung ſchier im Fluge vollbracht wurde. Sogar die Marineinfanterie — im Frieden nur als Beſatzungstruppe unſerer Reichskriegshäfen gedacht — mußte für die Verwendung als Feldtruppe im Feindesland erſt ausgerüſtet werden. Den neu zu ſchaffenden Matroſenregimentern aber fehlte neben der Ausrüſtung jedwede Erfahrung im Kampf zu Lande. Doch ſeemänniſches

Anpaſſungsvermögen überwand alle Schwierigkeiten. Offiziere, die nur aus Büchern von der Bagage einer Feldtruppe gehört hatten, ſtellten ſie für ihre Truppen zuſammen. Sie riefen Feldbatterien ins Leben, fuhren Kutſchpferde als Beſpannung ein, bildeten in Haſt Leute, die nie auf einem Gaul geſeſſen, als Fahrer und Kanoniere aus und erlebten ſpäter im Kampf, daß die Improviſation den Gegner zum Schweigen brachte. Munitionskolonnen, Eiſenbahnbetriebskompagnien, Feldbäckereien und Pionierkompagnien wurden geſchaffen, und allen kam gar ſchnell die Gelegenheit, ſich vor dem Feind zu bewähren. Den Eiſenbahnern des Marinekorps ward die Aufgabe, die längs des Meeresufers laufende belgiſche Küſtenbahn zu Nutzen namentlich der Arbeit an den neuen Küſtenbefeſtigungen in Betrieb zu ſetzen. Das Staunen von Fachleuten erregte die Arbeit der Pioniere, die meiſt aus dem Torpedobootsperſonal, alſo einer Elitetruppe von Mechanikern und geſchulten Handwerkern, gewählt wurden. Es fehlte den neuen Formationen wie an Erfahrung auch an Material bis herunter zum Rucksack, Fahrrad und Kochgeſchirr. Aber froher Eifer und hingebende Dienſttreue leiſteten ein Wunder.

Schon am 3. September fuhr der Stab der Diviſion nach Brüſſel auf den Kriegsſchauplatz. Ihr Kommandeur war Admiral v. Schroeder, der nicht nur der Marine bekannt iſt als der harte, eckige Typ des altpreußiſchen Offiziers mit eiſern ſtrenger Hand, aber warmem Herzen. Noch ohne Kolonnen, Feldküchen und Zelte folgte die Truppe in einzelnen Regimentern, ja Bataillonen, um in der belgiſchen Hauptſtadt zuſammenzutreten. Aber Abteilungen der Armee, die feindliche Vorſtöße nordöſtlich von Brüſſel abgeſchlagen hatten, mußten zu neuer Verwendung marſchieren. In die geräumten Stellungen warf die Heeresleitung aus dem Eiſenbahnzug die jungen Truppen der Marine. Hier wenigſtens glaubten die Führer in Ruhe die organiſatoriſche Arbeit vollenden und die Mannſchaft für den Kampf zu Lande ausbilden zu können. Doch der große Lehrmeiſter Krieg wollte ſelbſt die Diviſion in ſeine harte Schule nehmen. Gegen die kampffremde, noch nicht fertig ausgerüſtete Truppe richtete ſich der wuchtige und überraſchende Stoß, den König Albert aus Antwerpen mit fünf Diviſionen gegen die rückwärtigen Verbindungen der deutſchen Heere führte. In zähem, mehrere Tage währendem Kampfe wurde, bis

Unterstützung kam, der feindliche Angriff aufgehalten, nicht von einem Wall, sondern von einer gar dünnen grauen Linie, die mit der Marinedivision eine Landwehrbrigade bildete. Im Wissen, daß die Linie nicht reißen noch wanken durfte, boten Armee und Marine Schulter an Schulter in unerschütterlichem Ausharren der Übermacht die Stirn, und wer unter den Kämpfern war, lernte mit Stolz auf die Kameraden von der Schwesterorganisation blicken. Noch heute scheint denen von der Marine aus leuchtenden Augen das Herz im Leibe zu lachen, wenn sie erzählen, wie ihr Divisionsstab spät in der ersten Gefechtsnacht den Kommandeur der Landwehrbrigade zur Besprechung suchte und den Generalleutnant v. Mayer bei seinen vordersten Außenposten im Feuer fand. Die ernsten und blutigen Tage führten kampffrohe Soldaten von kernigster Art zusammen. Sie fühlten als Führer, daß nur ihr Vorbild das unerschütterliche Ausharren gegen des Gegners ununterbrochenes Anstürmen erzwingen könne. Da war der Admiral, der später, die Hände auf die Hüften gestemmt, mit einer winzigen Bootskanone breitbeinig auf den Strand von Ostende trat, um

feindliche Zerstörer zu verjagen, und Generalleutnant v. Mayer, der in Erfüllung des Sehnens seines tapferen Herzens siegreich den Heldentod in vorderster Kampfstellung fand.

Ende September wurde die Marinedivision dem 3. Reservekorps angegliedert. General v. Beseler suchte den Stab im Quartier auf, legte dar, wie er die Truppen bei der Belagerung von Antwerpen zu verwenden denke, und sagte etwa: „Vor die leichteste Aufgabe stelle ich die Division wahrlich nicht, aber die Ausführung wird die schon mit Blut geweihte Waffenbrüderschaft zwischen Armee und Marine mit einer historischen Waffentat besiegeln!"

Die Worte zündeten. Die Herzen schlugen höher, als die Division im Marsch nach Norden an den Feind ging. Mit stürmender Hand nahm sie die Stellungen des Gegners vor Mecheln, warf ihn in die Stadt und stieß nach, während Engländer und Belgier die Straßen mit Granaten belegten. Feuersbrünste flammten im Ort, als am Abend des zweiten Gefechtstages Matrosen die Kriegsflagge auf der Kathedrale heißten und der Divisionsstab in Mecheln Quartier bezog.

Jetzt gegen Fort Waelhem angesetzt, kämpfte

die Diviſion drei bis vier Tage um das ſtarke Werk. Unter ſchwerem Feuer machte ſie allmählich den zunächſt frontalen Angriff zu einem leicht umfaſſenden. Als unſere 42er gewirkt hatten, ſtieg drüben die weiße Flagge auf, und der Feind wollte flüchten. Batterien der reitenden Matroſenartillerie verlegten ihm durch Granaten den Weg. Er kapitulierte, und wieder wehte die Reichskriegsflagge über feindlicher Erde und einem Erfolg.

Nochmals riß der ungeſtüme Angriff gegen die Feſtung auch die Marinediviſion vorwärts. Durch ſumpfiges Land bahnte ſie ſich einen beſchwerlichen Weg gegen die mit Geſchütz und Maſchinengewehr geſpickte Netheſtellung. Der feuchte Boden bot unüberwindliche Hinderniſſe, aber durch den Abſchnitt des Reſervekorps vordringend, umfaßte ſie den Gegner von rechts und gelangte faſt in den Rücken der Stellung des Feindes. Nach ſeiner Flucht erzählten von guter Schießfertigkeit der Marineinfanterie und Matroſenregimenter viele Tote, bei denen nach belgiſchem Brauch das Zivilpäckchen lag.

Dann wirkten unſere Geſchütze gegen die Stadt. Der Wunſch, ſie zu erhalten, führte ihre Väter nach Mecheln und zur Kapitulation.

Kein Siegeszug mit Kling und Klang und Schmuck von grünen Reisern, sondern ein Einmarsch von nüchtern praktischer Art brachte unsere Truppen nach Antwerpen. Den Patrouillen und Vortruppen, die sich durch Breschen im Befestigungsgürtel schon vor der Kapitulation einen Weg in die Stadt bahnten, folgten einzelne Stäbe, Bataillone und Regimenter. Nur hie und da wurde Spiel gerührt. Die Matrosenregimenter zogen ungesäumt nordwärts ans Wasser und zu den Scheldeforts, um die Werke wieder zur Verteidigung einzurichten. Zu ihrer Freude durften die Seeleute wieder Arbeit auf dem Wasser tun. Der Gegner hatte die Brücken über die Schelde zerstört. Die geflüchtete Bevölkerung wollte heimkehren, aber fand den Weg gesperrt. Der Matrose fühlte sich lachend in seinem Element, wenn er als Fährmann für Tage und Nächte die Flüchtlinge mit dem wunderlichsten Hausrat, mit Katzen, Kühen und Kälbern auf Dampfern ans Ufer ihrer Heimstätten trug.

Truppen der Belagerungsarmee traten unterdessen den Vormarsch durch Belgien auf die Yser an. Die Marine mußte zu ihrem Flankenschutz die Befestigung der flandrischen Küste be-

ginnen. Nach zehntägigem Aufenthalt in Antwerpen brach die Division nach Westen auf. Sie besetzte Zeebrügge, Blankenberghe und Ostende, aber konnte zur Verteidigung der Küste gegen feindliche Angriffe vorläufig nur in Antwerpen eroberte Geschütze aufstellen. Der Matrose legte wieder das Gewehr ab und baute als Erdarbeiter im Sand der Dünen Batterien. Daß Zeit nicht zu verlieren war, bewies die Beschießung der Schleusen und der Mole von Zeebrügge durch große englische Schiffe. Die Marineinfanterie fand am rechten Flügel unserer westlichen Front Verwendung. Eine dort kämpfende Landwehrbrigade wurde am 8. November der Division unterstellt. Admiral v. Schröder beschloß, Lombartzyde zu nehmen und den Gegner auf Nieuport zurückzuwerfen. Am Nachmittag des 9. November erhielt Oberst Lessing Befehl, mit dem 5. und 8. Bataillon der Marine-Infanteriebrigade das Landwehrregiment in der Stellung südlich der Straße Middelkerke—Lombartzyde abzulösen. In die Stellung nördlich der Straße rückte das 1. Bataillon. Der Gegner lag drei- bis vierhundert Meter vor der Front. Als Reserve wurde der Rest der Division bei Middelkerke und Wilskerke

bereitgeſtellt. Nach ruhiger Nacht ſetzte am 10. November die Vorbereitung des Infanterie-angriffs durch die Artillerie der Marinedivision ein. Doch waren die feindlichen Batterien nicht zu erkennen. Daher erging erſt für den nächſten Tag der Befehl: „Die Diviſion greift morgen den Gegner zwiſchen Meer und Boter Dyk an, ſetzt ſich in Beſitz ſeiner Stellung und ſtößt bis zum Südrand von Lombartzyde vor.“

Nach andauerndem Artilleriekampf befahl der Admiral am 1. November um ein Uhr fünfzehn Minuten nachmittags den Angriff der Infanterie. Ungeſtüm brach ſie zu beiden Seiten der Straße vor und hielt gegen vier Uhr nachmittags Lombartzyde in Beſitz. Rechts der Straße, in den Dünen, hemmte jedoch ein dem Angriff entgegenwehender, blendender Sandſturm den Drang nach vorn. Die Gewehre verſandeten und verſagten nach Abgabe weniger Schüſſe. Für anderthalb Stunden ſchon ſtockte der Angriff, als vom äußerſten rechten Flügel am Meer der Führer der dritten Kompagnie zum Flankenſtoß mit dem Bajonett ausholte. Das ſah der Kommandeur, der bei der vierten Kompagnie mit der Fahne lag. Er ließ das Feldzeichen entfalten und heben. Freund wie Feind weithin

ſichtbar wehte es vor der Front, und mit brauſendem Hurraruf ſprang die Truppe zu todesmutigem Sturm auf die Füße. Der Sand, den ſie durchwatete, trank das Blut von neun Offizieren und hundertfünfundſiebzig Mann, die tot oder verwundet ſanken, aber der Gegner floh, und Verfolgungsfeuer aus Maſchinengewehren mähte ihn nieder. Um vier Uhr dreißig Minuten nachmittags wurde der Schaft der Fahne in den Sand der befohlenen Endſtellung auch nördlich der Straße geſtoßen.

Bis zum 1. Februar, dem Tag der Ablöſung durch Truppen der Armee, lag die Diviſion am rechten Flügel der deutſchen Weſtheere im Kampf und ſchlug namentlich im Dezember und Januar erbitterte feindliche Angriffe von Land wie See her ab. Dem Feuer engliſcher Schiffsgeſchütze antwortete damals nur das von Feldbatterien. Von ihrer guten Wirkung erzählt ein unlängſt veröffentlichter Bericht des britiſchen Admirals Hood.

Heute würden britiſche Fahrzeuge nach einem Angriff ſchwerere Verluſte zu buchen haben. Das Marinekorps, zu dem die Diviſion im Dezember anwuchs, hat die Küſte befeſtigt. Zwiſchen der holländiſchen Grenze und Middel-

kerke trägt mit Beton beſchwerter Dünenſand Batterie neben Batterie von ſchweren und ſchwerſten Geſchützen. Im Lauf von zwei bis drei Monaten entſtand die wohl ausgedehnteſte und ſtärkſte Küſtenbefeſtigung der Welt. Schier überwältigend eindrucksvoll droht ſie nach Nordweſten mit permanenten Werken, die dem militäriſchen Willen zu dauernder Behauptung entſchloſſenen Ausdruck geben. Jubeln möchte dort deutſcher Stolz im Bewußtſein, daß nur deutſche Kraft und deutſche Kunſt in ſo kurzer Friſt ſo für die Ewigkeit bauen konnten. Danaidenarbeit muß es ſchon geweſen ſein, den flüchtigen Sand der Dünen an den Grund zu feſſeln, aber ſie wurde über Nacht geleiſtet wie das mühſelige Heranſchleppen von Material und ſchwerem Geſchütz. So lange ſtehen die Batterien ſchon kampfbereit, daß die in den Werken wohnenden Leute der Matroſenartillerie jetzt ihrem Alltagsdienſt und der Aufgabe, ſich das Daſein behaglich zu machen, leben. Im Sand unter den Geſchützſtänden bergen bombenſichere Unterſtände geräumige, von elektriſchem Licht erhellte Stuben mit Kaſernenbetten. Der Chefarzt keines Lazaretts auf deutſcher Erde kann einen ſchmucker, ſauberer und praktiſcher eingerichteten Operations-

ſaal als den Verbandsplatz unter dem Dach von Dünenſand an der flandriſchen Küſte zeigen. Unſere Matroſen ſind Baſtler und finden Techniker oder geſchulte Handwerker jeder Art unter ſich. Sie bauen Waſchſtände mit fließendem Waſſer, legen hinter den Batterien Gärten, ja kunſtvolle Anlagen an, ziehen Blumen oder Gemüſe und pflanzen Bäumchen. Als Blumentopf, über deſſen Rand die Ranken von Schlingpflanzen fallen, findet die angeſchwemmte feindliche Mine Verwendung. Aufgefiſcht werden ſo viele, daß die ſachverſtändige Entleerung eine erkleckliche Mehrung unſerer Sprengvorräte bringt. Die große kugelrunde Eiſenhülle beſtreicht der Matroſe mit weißer Farbe, malt die Flagge, den Adler oder ein Witzwort darauf, füllt ſie mit Erde und Pflanzen und ſtellt den Topf als Zierat auf. Deutſche Liebe zur Natur und ihren Geſchöpfen bekundet er auch den Vögeln. Das Neſt der Droſſel im Geſtrüpp des Reviers weiß wie jeder Matroſe der Batterie auch ihr Kommandeur mit verbundenen Augen zu finden. Natürlich wird der Batterievogel inſpiziert und revidiert, aber auch in den Verpflegungsliſten geführt. Zwiſchen Himmel, Waſſer und Sand mögen die Tage manchmal ſchleichen und ein-

tönig ſcheinen. Doch der Beſchäftigungsplan hängt wie daheim an der Wand der Kaſematte und ſorgt für Bewegung, die unſere Leute froh und geſund auf der Wacht am Meere hält. Die Offiziere tummeln ſich nachmittags zu Roß beim Reitunterricht und waren öſtlich Blankenberghe gerade dabei, als das Alarmſignal ſchrillte. Flugs ſprangen ſie von den Pferden in den Sand. Gerte in der Hand, liefen ſie in die Batterien, wo die ſtämmigen Rieſen der Matroſenartillerie in freudiger Erwartung zu den Geſchützen eilten. Einen feindlichen Zerſtörer zeigte der wachhabende Leutnant in der 15-Zentimeter-Batterie dem vom Lauf hoch atmenden Kommandeur. Auf eine Entfernung von etwa vierzehn Kilometer ſchimmerte ein leichter ſchwarzer Schatten durch loſes Grau, das tief unter heiterem Himmel über dem Waſſer hing. Seemannsaugen ſehen ſchärfer: „Hat Kurs nach Oſten,“ murmelt beſtätigend der Oberleutnant und gibt das Kommando: „Erſter Zug feuern!“ Der Telephondraht trägt es zu zwei Geſchützen. Zwei Matroſen ziehen ab. Aus jedem Stahlmund ſchlägt eine Flamme. Papierfetzen und Rauch wirbelt eine Welle von Hitze auch nach hinten über den Stand. Aber weit geöffnet blicken die

Intendantur erforderlich. Wahre Schätze an Nahrungsmitteln bargen die Badeorte längs der Küste, weil unsere Truppen die Städtchen vor Beginn der Hochsaison betraten.

Heute weiß jede Gemeinde, welche Lieferungen sie zu machen hat. Das Korps aber sorgt durch die Arbeit der Intendantur dafür, daß die Bestände nicht erschöpft, sondern für die Ernährung der Truppe wie Bevölkerung ergänzt und gemehrt werden. Verlassene Felder oder Höfe übernahmen wir zur Bestellung oder Bewirtschaftung. Inspektoren riefen die Bauern ihrer Bezirke zu Versammlungen und fragten, was für die Frühjahrsarbeit fehle. Die Verhandlungen gestalteten sich meist freundschaftlich. Verständigung war leicht, da die flämische Sprache dem Platt unserer Seeleute ähnelt. Oft klagten die Bauern über Mangel an Pferden, die ihnen dann die Truppe aus den Kolonnen lieh. Saatkorn fehlte seltener und konnte reichlich abgegeben werden. Dreschmaschinen für die nächste Ernte stehen schon bereit.

Tage der Freude kamen wieder für das Marinekorps, als unlängst der große Angriff gegen die Eiterbeule in der feindlichen Front östlich des Kanals vor Ypern angesetzt wurde.

Ein Matroſenregiment entriß in tapferem Vorwärtsſtürmen dem Gegner viel Boden. Das andere behauptete ſich ſiegreich gegen eine überwältigende Übermacht von Turkos. Der Matroſe hat ſeine eigene Taktik wie ſeine eigene Art, Gefechte zu ſchildern. Beim Vorgehen durch Sand wird ihm wohl das Gewehr zu ſchwer, denn es kommt vor, daß er zum Spaten oder Bordmeſſer als der ihm handlicheren Waffe greift. Der Gefechtsbericht eines derbknochigen Hünen, der den Angriff der Turkos abſchlagen half, lautete: „Erſt ſchrien ſie ‚Thulemong an avang;‘ da ſtürzten zwo aus dem Schützengraben, aber duckten ſich wieder, weil keiner weiter mitkam; dann kamen achtzig, und duckten ſich auch; dann kamen wenigſtens achthundert und liefen bis an unſere Stellung. Wie ſie aber ſahen, daß wir ſie da nicht wollten, machten ſie kehrt, nämlich was noch übrig war.“

Intendantur erforderlich. Wahre Schätze an Nahrungsmitteln bargen die Badeorte längs der Küste, weil unsere Truppen die Städtchen vor Beginn der Hochsaison betraten.

Heute weiß jede Gemeinde, welche Lieferungen sie zu machen hat. Das Korps aber sorgt durch die Arbeit der Intendantur dafür, daß die Bestände nicht erschöpft, sondern für die Ernährung der Truppe wie Bevölkerung ergänzt und gemehrt werden. Verlassene Felder oder Höfe übernahmen wir zur Bestellung oder Bewirtschaftung. Inspektoren riefen die Bauern ihrer Bezirke zu Versammlungen und fragten, was für die Frühjahrsarbeit fehle. Die Verhandlungen gestalteten sich meist freundschaftlich. Verständigung war leicht, da die flämische Sprache dem Platt unserer Seeleute ähnelt. Oft klagten die Bauern über Mangel an Pferden, die ihnen dann die Truppe aus den Kolonnen lieh. Saatkorn fehlte seltener und konnte reichlich abgegeben werden. Dreschmaschinen für die nächste Ernte stehen schon bereit.

Tage der Freude kamen wieder für das Marinekorps, als unlängst der große Angriff gegen die Eiterbeule in der feindlichen Front östlich des Kanals vor Ypern angesetzt wurde.

Ein Matroſenregiment entriß in tapferem Vorwärtsſtürmen dem Gegner viel Boden. Das andere behauptete ſich ſiegreich gegen eine überwältigende Übermacht von Turkos. Der Matroſe hat ſeine eigene Taktik wie ſeine eigene Art, Gefechte zu ſchildern. Beim Vorgehen durch Sand wird ihm wohl das Gewehr zu ſchwer, denn es kommt vor, daß er zum Spaten oder Bordmeſſer als der ihm handlicheren Waffe greift. Der Gefechtsbericht eines derbknochigen Hünen, der den Angriff der Turkos abſchlagen half, lautete: „Erſt ſchrien ſie ‚Thulemong an avang;‘ da ſtürzten zwo aus dem Schützengraben, aber duckten ſich wieder, weil keiner weiter mitkam; dann kamen achtzig, und duckten ſich auch; dann kamen wenigſtens achthundert und liefen bis an unſere Stellung. Wie ſie aber ſahen, daß wir ſie da nicht wollten, machten ſie kehrt, nämlich was noch übrig war.“

U-Boots-Fahrt an den Feind

„U 47 für längſte Fahrtmöglichkeit klarmachen," lautet ungefähr der Befehl, der an einem Februarmorgen um ſieben Uhr früh dem aus der Stadt zum Tagesdienſt auf der Werft eintreffenden Kommandanten zugeht. Vom Wohnſchiff, einer alten Korvette mit dem Eiſernen Kreuz von 1870 am ſtumpfen Vordermaſt, die den Beſatzungen unſerer U-Boote nach ermüdenden Fahrten für Tage des Ausruhens und Rüſtens zu neuer Unternehmung ein behagliches Kaſernenleben bietet, ſieht der Kapitänleutnant ſeine Mannſchaft anrücken. Der Trupp hält auf der Landungsbrücke von Stein, an der das ſchlanke, graue Fahrzeug mit der ſchwarzen Nummer 47 mit Tauen hängt. Auch vom Boot treten Leute hinzu. Der älteſte Deckoffizier meldet die Mannſchaft zur Stelle. Der wachhabende Offizier und der leitende Ingenieur des Bootes heben die Hände zu den Mützen, um dem Kommandanten ihre Anweſenheit zu bekunden. „Alſo endlich," beginnt der Kapitänleutnant. Seine kurzen Worte wecken frohes Schmunzeln auf dreißig Geſichtern, denn das neue Boot hat bis-

her nur Probefahrten gemacht und wurde jetzt in der Werft für ſeine Feuerprobe überholt.

Die Stunden bis zum Auslaufen ſind koſtbar und weitere Worte des Kommandanten darum kurze Befehle, die dem Perſonal ſagen, wie die Maſchinenvorräte, Friſchwaſſer und Proviant — bis zur Halskrauſe — zu ergänzen ſind. Die Schar ſtiebt auseinander und eilt mit dem freudigen Eifer ungeduldiger Erwartung zu ihren Pflichten. Dem Kommandanten folgen die beiden Offiziere über eine von der Brücke zum Fahrzeug gelegte Planke auf das Schiffchen. Ein Matroſe reicht ihnen Wergballen, die der U-Boot-Bewohner nie aus der Hand legt, weil er nach jeder Berührung mit dem öltriefenden Stahl der Wände, der Türen oder Treppen die Finger trocknen muß. Die Türen ſind enge, runde Löcher. Durch eins auf dem Achterſchiff ſteigt der Kommandant über eine ſchmale, ſenkrechte Eiſenleiter — des U-Boots Treppe — in die von Glühdraht erhellte Tiefe. Die Luft iſt von Ölgeruch ſo ſchwer und dick, daß ſie auf die Lungen des Landbewohners drückt, obwohl der Deckel des Luks offen ſteht. Die an Bord Tätigen atmen ſie wie reinen Ozon, denn auch wenn für Tage alle Ritzen geſchloſſen ſind, tut eine Gruppe hier im achteren Maſchinen-

raum ihren jeden Nerv anſpannenden Dienſt mit dem Bewußtſein, daß Schläfrigkeit oder ein Fehlgriff dreißig Menſchen das Leben koſten kann. Von ihren Köpfen oder Ellbogen bei jeder Bewegung geſtoßen, ſchläft in Hängematten eine gleiche Zahl von Matroſen, die im Lärm ſurrend ſchwingender Räder und ſtampfend raſſelnder Maſchinen Schlummer und Erholung für die nächſte Wache, nämlich Arbeitsſchicht von vier Stunden, finden muß. So ſchmal iſt der etwa drei Meter lange Raum, daß ein normal gewachſener Mann mit beiden Händen die feuchten, kalten Stahlwände zur Rechten und Linken berührt, wenn er in der Mitte die Arme vom Körper nur zu halber Höhe der Schultern hebt. Ein Netz von Leitungsdrähten, ein Gewirr von Hebeln, Griffen und Inſtrumenten trägt hier das hohle Deckblatt der ſchwimmenden grauen Zigarre von Stahl. Der Kommandant prüft es und windet ſich durch das Loch in der Vorderwand in die Kommandozentrale. Dort tut während der Fahrt der leitende Ingenieur ſeinen vielſeitigen Dienſt. Mit wenig Perſonal muß er ungemein komplizierte Maſchinen bedienen und oft Reparaturen ausführen, von deren Gelingen die Exiſtenz von Schiff und Beſatzung abhängt.

In den Turm darüber, die Zentrale, klettert der Kommandant und legt wieder prüfende Finger auf Hebel und Griffe. Einige Leute ſind zur Hand und müſſen Geräte ſpielen laſſen. Etwa das Ein- und Ausfahren des Sehrohrs, ſein Höher- oder Tiefergleiten, wird erprobt. Durch das Turmluk, deſſen Eiſendeckel vor dem Tauchen als letzter geſchloſſen wird, kommt der Kommandant auf die kleine Brücke, ein Dreieck, das unterwegs ihm, dem wachhabenden Offizier und dem Rudergänger Platz bietet. Über das Deck folgen wir ihm in den Burgraum und treten vor die Torpedorohre. Seine Hand ſtreichelt die glatten Silberhüllen todtragender Silberfiſche. Er ſpricht mit dem Oberleutnant, der als Wachoffizier auch die Armierung überwacht und ſie vor der Ausreiſe zum Schießen fertig macht. Es will gelernt ſein, denn der Torpedo iſt eine komplizierte und diffizile Waffe, ein gar feines Kunſtwerk. Die geringſte Störung oder Nachläſſigkeit läßt es verſagen und raubt dem Führer die Gelegenheit zum Schießen. Und „den verlorenen Augenblick, den bringt kein Menſch, kein Menſch zurück," heißt es gerade im Unterſeebootskrieg. Wachſamſte Sorgſamkeit heiſcht allein die Aufbewahrung der ge-

Worte, die den Rudergänger das Rad ſpielen laſſen. Stampfend nimmt „U 47“ Kurs zum Auslaufen. Von den grauen Nachbarſchiffchen winken ein paar Hände. Worte fliegen herüber und laſſen die beiden Offiziere auf der Brücke lachend zu den Mützen greifen. Es ſind Scherze, denn die junge Waffe nimmt den Abſchied von Kameraden nicht tragiſch und vergießt auch bei ihrer Rückkehr von Erfolgen, die hart am Tod vorbeiführten, keine Rührungszähren. „Willkommen, alter Hammeltöter,“ grüßte ein Winkſpruch der Schweſterſchiffe, als nach langer, mühſeliger Fahrt und Verſenkung eines Hammelfleiſch nach England tragenden Dampfers der Kommandant von „U 20“ einlief.

Die Matroſen verſchwinden unter Deck. Auch die drei Männer auf der Brücke ſchlüpfen für ein Weilchen in den Turm, den das Waſſer des Außenhafens beſpült. Der Kommandant läßt ein letztes Mal die Ente zur Probe tauchen, fühlt ſie mit allen Maſchinen in ſeiner Hand, ſteigt wieder empor und auf die Brücke. An größeren Kriegsfahrzeugen fliegt die Zigarre vorbei. Ernſte Augen blicken von dort auf den kleinen grauen Bruder, der ſo brav und unverzagt, ſo flink und und fröhlich feindwärts ſauſt. Die Lippen auf

den beſtückten ſchwimmenden Baſtionen murmeln gute Wünſche: Möge David den Goliath fällen! Hinter den ſchweren Geſchützen rieſiger Linienſchiffe ſcheint's ein ungeheuer Wagnis, daß die Nußſchale ihren Angriff vor des Feindes Meeresstore tragen will. Aber der Wind, der mit dem Ahnen von Frühling und Sieg lau aus der Heimat weht, gibt dem kleinen grauen Bruder recht. Er trägt Segen, Gruß und Liebe eines ganzen Volkes, aber auch ſeinen frohen, unbeugſamen Willen zum Drauf und Dran. Nach vorn und Nordweſten bläht er ſteif die Flagge wie in harter Angriffsluſt.

Der Seegang nimmt zu. Schon rollend ſtampft „U 47" zum Takt der Motoren am Feuerſchiff vorbei. Sein Führer ſchwenkt die Mütze. Den letzten Gruß mit deutſcher Heimat wechſeln die beiden Offiziere auf der engen Brücke, blicken einmal noch zurück und dann ſtetig voraus. Ihre Augen begegneten ſich. Die Mienen ſind hart, die Kinnladen kantig. Aufpaſſen heißt's jetzt. Hinter jeder Welle mag der Tod oder die Gelegenheit, ihn dem Feind zu ſchicken, liegen. Es iſt böſes, böiges Wetter. Sie rüſten ihren Anzug für Sturm. Mag die Fahrt ohne Unterbrechung zwei oder drei Tage dauern, ſie

werden ohne Kleiderwechſel wie ohne Schlaf auf Poſten bleiben oder gar ſich ans Brückengeländer binden laſſen, wenn Wehen oder Wogen ſie in die Tiefe zu reißen drohen. Der Dienſt der Führer der Waffe kennt keine Ablöſung. Wenn der Hunger ſich meldet und die Stunde der Mahlzeit ſchlägt, laſſen ſie ſich gefüllte Teller auf die Brücke reichen und haben über ungeſalzene Suppe ſelten zu klagen, weil die ewig verliebte, ewig auch haſſende alte Sünderin Nordſee mit Spritzern die Speiſen würzt.

Der Kommandant verſucht gerade beim Mahl den Teller wagerecht zu halten, als der das Doppelglas rings um den Horizont drehende Wachhabende Backbord voraus eine Rauchfahne meldet. Der Teller fliegt aus der Hand. Ein Befehlswort des Kapitänleutnants läßt ein Glockenſignal ſchrillen. Da fliegen unten im Magen des Schiffes die geübten Hände der wohleinexerzierten Mannſchaft in Haſt, aber doch auch ſteter und ſicherer Ruhe. Wie fällt das Auge des Führers auf ſeine Leute bei den ſchwierigen Hantierungen, die ihn um Erfolg wie Schiff bringen können. Darum feiert auch auf der Nordſee Triumphe der alte preußiſche Drill und die lange treue Friedensarbeit unſerer Offiziere.

Sie erzog den tapferen deutſchen Mann zu einem Soldaten, der faſt führerlos an den Feind geſchickt werden kann. Die Arbeit der Hände drunten läßt gurgelndes Meerwaſſer in die Ballaſttanks rauſchen. Die drei Männer auf der Brücke haſten in den Turm, der im Waſſer verſinkt und nur das Sehrohr über die Oberfläche reckt. Das Tiefenſteuer läßt der Kommandant dabei ſpielen. Durch das Periſkop blickt er zum Horizont, der mit engerem Kreis als vorher um ſein Schiffchen auf den Wellen liegt. Darum heißt es warten auf den Dampfer, dem er ſich nicht verraten will. Der Fremde könnte eine feindliche wie eine neutrale Flagge führen und in beiden Fällen vielleicht durch Funkſpruch von der Begegnung mit einem deutſchen U-Boot erzählen. Das würde Schiffe feindlicher Nationen zum Abdrehen und Flüchten beſtimmen. Im Warten öffnet der Kommandant den Stahldeckel von einem Turmfenſter. Wie lichter Smaragd glänzt die dicke Scheibe. Grünlichblau wie der Wunderſchleier in Märchenhallen dringt in die Zentrale ein Licht, wie es manche Tropfſteinhöhle erhellt. In Gottes Aquarium blickt das Auge durchs Fenſter. Runde Quallen, die einen tellerflach, die anderen wie zu einem Fingerhut gebogen, ſchleppen lange Fäden

auf und nieder. Fiſche klein und groß, ſchlank und plump ſtreichen vorbei, flitzen mit flinker Wendung erſchrocken ſeitwärts oder ſtarren dumm und frech mit offenem, erſtauntem Maul aus großen Augen ins Fenſter des unter Waſſer langſam ohne Schaukeln fahrenden Schiffchens. Luftperlen rieſeln aus ihren breiten oder ſpitzen Schnauzen, kriechen hurtig über den Rückenkamm zu den Schwanzfloſſen, löſen ſich und ſchießen pfeilgeſchwind nach oben.

Der Kapitänleutnant läßt den Stahldeckel wieder vor die Scheibe ſchwingen. Das Leben in der Tiefe dünkt ihm gar nicht übel. In die Gruft alles Seemänniſchen und eine Schloſſerwerkſtatt glaubte er ſich geſchickt, als er vom Torpedoboot zur Führung eines der grauen Schiffchen berufen wurde. Beim erſten Tauchen ſchien das notwendige Luftſchlucken und das Sauſen der Ohren unter Atmoſphärendruck kein Vergnügen. Aber in der feierlichen Stille des Kirchhofſchweigens der Tiefe, die kein Wogen oder Toben des Meeres ſpürt, überkam ihn ein wohliges Gefühl der Sicherheit. Wie in eine Wiege lernte er ſich zum Schlummer mit dem Boot an des Meeres ſandigen Buſen ſchmiegen. Dann aber zeigte der Krieg das Boot nicht als die Gruft des See-

manns, nein, als Seemanns Meiſterſtück! Die Kameraden auf den größeren Brüdern ſehnten ſich in die ſchlanken Zigarren. Sogar ein Kapitän zur See, der bald Admiral ſein dürfte, ſpielte neulich mit dem Gedanken, ſich um das Kommando eines kleinen Grauen zu bewerben. Begreiflich! Im Frieden mochte es ſchöner ſcheinen, beim Licht der Sonne, im Kampf mit jedes Tages ewigem Feind, der See, Nerven und Muskeln zu ſtählen. Aber der Krieg läßt das U-Boot auch im Ringen mit fünffacher Übermacht die alte Nordſee dort befahren, wo ſie vor des Gegners weißen Kreidefelſen das grüne Blatt des Lorbeers oder — kein ſchlechterer Soldatenſchmuck — die Immortellen für gefallene Helden trägt!

„Der Dampfer, Herr Kapitänleutnant," meldet der Wachhabende und fügt hinzu: „ein Holländer." Der Kommandant ſpäht durch das Sehrohr. Funken kann der Fremde nicht und iſt nach dem Feſtland unterwegs. Alſo mag „U 47" auftauchen. Vergrößert doch die hohe Überwaſſergeſchwindigkeit den Aktionsradius. Das Tauchen aber verlangſamt die Fahrt und verbraucht elektriſche Kraft. Sie dient dem Kampf. Darum knauſern unſere U-Boots-Kommandanten wie

Geizhälſe mit ihr. Sie und ihre Leute frieren und darben, damit ſie zu unſerem Nutzen Schaden und Tod in den Feind tragen können. Für Wochen ſind die Boote in grimmiger Winterkälte unterwegs geweſen. Ihre elektriſch geſpeiſten Öfen wurden faſt niemals gewärmt. In kalten, feuchten Stahlkammern wacht und ſchläft die Beſatzung, um elektriſche Kraft für den Kampfzweck zu ſparen. Die Glieder ſind ſteif, und die Zähne klappern, aber über des Kadavers Behagen muß ein Höheres, muß Deutſchland über alles gehen. Oft eſſen dann die Frierenden kalt, damit der winzige Herd keine Elektrizität verzehrt. Von Leib und Mund ſparen ſie ſich ſo die Kraft, die uns Sicherheit und Erfolge bringt, die vielleicht wieder die Hochſtraßen des Meeres öffnet und unſeren Magen füllt.

Zweieinhalb Tage und zwei Nächte dauert jetzt die Fahrt. Eine treibende Mine wird erſpäht und zu Nutzen friedfertiger Schiffahrt durch das Feuer aus Maſchinengewehren zum Explodieren gebracht. Dann wird es wieder Abend und auch der Kommandant müde. Die Ballaſttanks füllend, legt er ſich in ſeine ſandige Wiege, um auszuſchlafen. Auch die Mannſchaft hat's nach hartem Dienſt nötig, obwohl darauf gehalten wird,

daß die wachfreie Hälfte ſich ſtets zum Schlummern in die Koſen legt. Ein ſchlafender Menſch verbraucht vom koſtbaren Sauerſtoff weniger als ein wachender. Darum muß der deutſche Matroſe fürs Vaterland nicht nur zu kämpfen und nach der in Eiſenbahnwagen angehefteten Vorſchrift von Linienkommandanturen zu ſchweigen, ſondern auch — zu pennen verſtehen. Doch das Verlangen nach Anregung und Zerſtreuung heiſcht für ein halbes Stündchen ſein Recht. Das Grammophon knarrt, und vielleicht macht die Bordkapelle Muſik. An Inſtrumenten gibt es allerhand, denn zwiſchen Matroſenlippen wird ein alter Haarkamm und ein Blatt Kloſettpapier zur leidlichen Mundharmonika. Daß auch ſonſt der fröhliche Humor der Mannſchaft nicht verſagt, ſehen wir am nächſten Morgen. Nachdem der Kommandant durch das Sehrohr vorſichtig nach verdächtigen Fahrzeugen ausſpähte, läßt er die Ballaſttanks auspumpen und „U 47" auftauchen. Die See iſt glatt, als der Rudergänger den Deckel vom Turmluk öffnet. Mit den Beinen bammelnd, ſetzt ſich der Kapitänleutant auf den Rand des Turms und trinkt behaglich in tiefen Zügen trüben Kaffee und klare Gottesluft. Immer noch iſt nichts zu ſehen, und auch die Be-

ſatzung darf Beſſeres als den Geruch von Maſchinenöl atmen. Die Leute kommen an Deck. Ein Matroſe trägt einen ungemein ſauber und ſorgſam in Ölpapier verpackten Kaſten. Vielleicht iſt es eine Liebesgabe, die nicht zu oft auf U-Boote gelangt und darum des Kommandanten Intereſſe erweckt. Da ... iſt der Kerl toll geworden? Er will das Paket über Bord werfen. „Schulze, her mit dem Kaſten!“ Von Ohr zu Ohr grinſend, kommt der Matroſe.

„Was iſt darin, Schulze?“

„Die alten Knochen vom geſtrigen Fleiſch, Herr Kapitänleutnant!“

Und der Kommandant lieſt die Aufſchrift: Seiner Exzellenz dem Herrn Miniſter Grey in London.

Die Adreſſe zeigt, wie geſund unſer Mann vor dem Maſt zu denken verſteht. Sein Grimm gilt nicht dem Schwätzer Churchill, der uns zum Ergötzen Britanniens Flotte um ihre Reputation redete, ſondern dem heuchleriſchen Meiſter britiſcher Intrige.

Ein neuer Tag des Spähens, Lauerns und Verſteckens beginnt mit der Weiterfahrt. Er wird lang, denn vom klaren Himmel ſcheint abends der Mond. Darum kommt vielleicht Ge-

legenheit, es „U 24“ nachzutun. Das Boot fuhr um Silveſter der Heimat fern. Vor einer Stunde und vierzig Minuten hatte das neue Kriegsjahr begonnen, als Kapitänleutnant S. über ſilberhellen Wellen einen fernen Schatten ſah. Er wußte nicht, daß vor einer Stunde und vierzig Minuten daheim drei Kameraden ihre Gläſer hebend ihm ein engliſches Kriegsſchiff „gewünſcht“ hatten. So lange brauchte der Wunſch, um über die Nordſee zu fliegen. Dann ward aus dem Schatten auf ſilberhellen Wogen der „Formidable“. Die Glocken ſchrillten ihr Alarmſignal. Unten traten alle Leute der Beſatzung auf ihre Poſten. „Fertig zum Schuß“ befahl der Kommandant und zielte. Ohne Atem hörte auf das Kommando „los“ die Beſatzung das Torpedo aus dem Rohr rauſchen. Lautloſe Lippen zählten, ohne ſich zu bewegen, in Spannung, bis die Laufzeit des Geſchoſſes verſtrichen war. Einen dumpfen Knall trug das Waſſer laut und vernehmlich durch die Stahlwände. Der Brite war getroffen. Ein Hurra löſte die zuſammengepreßten Lippen und „Es brauſt ein Ruf wie Donnerhall“ knarrte jubelnd das Grammophon. So ſchickte „U 24“ Britannien den Neujahrsgruß der deutſchen Flotte.

Wenn „U 47“ Ähnliches leiſtet, werden den Erfolg nur die drei Männer in der Zentrale ſchauen. Die junge Waffe kämpft, ohne zu ſehen. Der heutige Kommandant von „U ...“ entließ einſt einen tüchtigen Matroſen zur Reſerve und fragte, ob er einen Wunſch für die letzte Tagesfahrt habe. „Jawohl, Herr Kapitänleutnant, ich möchte vor dem Ausſcheiden ein einziges Mal aus dem Boot die Oberfläche des Waſſers durch das Sehrohr geſehen haben.“ Dem Führer kam zum Bewußtſein, wie die Leute ihren Dienſt verſehen. Sein Erlebnis ſprach ſich unter den Offizieren der Waffe herum. Sie rufen nun ihre Untergebenen ans Sehrohr oder laſſen ſie, wenn es möglich, auch das Sinken eines getroffenen Fahrzeugs ſchauen. Dabei hob ein am Bug verwundeter britiſcher Frachtdampfer im Erſaufen neulich das Heck. Senkrecht wollte er in die Tiefe ſchießen, aber zauderte noch. „Ach Jott doch, Herr Kapitänleutnant,“ bat ein Matroſe, „wollen wir ihm nicht hinten rauf auch noch einen jeben?“

Die blinde Waffe können wir die neueſte nennen. Ihre Männer ſehen weder den Tod, den ſie tragen, noch das Verderben, das ihnen droht. Doch der Führer auf der engen, von Wogen über-

ſpülten Brücke muß mit den Nerven die Augen des Jägers haben. Er ſieht für dreißig und wagt, gewinnt oder verſpielt für ſie. Der Kampf der Waffe iſt lauernd. Gottesluft und Sonnenlicht ſcheint ſie zu ſcheuen, wenn ſie den Gegner aus dem Verſteck beſchleicht. Aber nur heimlich, nicht heimtückiſch iſt ihr Kampf, weil er ſtündlich den vollen Einſatz des Lebens von Schiff und Beſatzung heiſcht.

„U 21“

Durch einen Schuß aus dieſem Rohr verſenkte am 5. September 1914 der Kommandant den engliſchen Kreuzer „Pathfinder“, heißt's auf kleiner Silbertafel, die Freunde des Kapitänleutnants Herſing an ein Torpedorohr von „U 21“ nageln ließen. — Jenes Schuſſes laut durch die Welt hallendes Echo wird nie verſtummen und die Kriegsgeſchichte den Namen des Seeoffiziers auf ihren Tafeln tragen als den des erſten Soldaten, der mit der neuen Unterſeewaffe einen tödlichen Schlag gegen ein feindliches Kriegsfahrzeug führte. Seither hat er in der Iriſchen See Dampfer umgelegt, trägt unter lachendem Geſicht das Kreuz erſter Klaſſe am Bordjackett, und bald iſt auch auf den England beſpülenden Gewäſſern zwiſchen britiſchen Dreadnoughts ein achtſpitziges blaues Kreuz mit vier Adlern und den Worten Pour le mérite für ihn herangeſchommen. Die Poſt bringt ihm Liebesgaben und Heiratsanträge. Maiglöckchen, die er ſelbſt nicht kaufte, blühten, als er zu kurzer Raſt daheim war, auf der ſchmalen ſtählernen Tiſchplatte in ſeiner Kammer.

Neben den Blumen ſchrieb er einen Dank für dreißig vom Stammtiſch auf dem Bahnhof Offenbach geſchickte Silberlinge und ſagte über die Schulter: „An ſolchen Sendungen, die wir zu nützlichen Stiftungen für die Beſatzung verwenden, gehen leider noch viel zu wenig ein.“ Dankbar iſt er für die Anerkennung, und obwohl es gegen ſeine Gewohnheit ſein mochte, vergaß er nicht, aus der Ferne auf das Wohl des freundlichen Offenbacher Stammtiſches zu trinken, aber Auszeichnung und Erfolg haben ihn weder verwöhnt noch redſelig gemacht: „Zu erzählen iſt eigentlich nichts; der Pathfinder wollte in den Firth of Forth einlaufen und ich lag davor, alſo konnte ich ſchießen.“ „Und die engliſchen Zerſtörer?“ „Ja, einer verfolgte mich, aber dann taucht man unter!“

Ähnlich beſchrieb er in drei kurzen Sätzen ſeinen jüngſten Fiſchzug in der Iriſchen See mit jenem Humor, der am liebſten auf eigene Koſten lacht, und vergaß oder unterſchlug ſeine verwegenſte Tat, das Beſchießen einer engliſchen Luftſchiffhalle.

Bald nach dem 20. Januar war „U 21“ ausgelaufen. Alſo lag es nahe zu fragen: „Wie haben Sie Kaiſers Geburtstag gefeiert?“ „Es

war alles wie ſonſt. Nur ſpielte das Grammophon „Heil dir im Siegerkranz", und wir bemühten uns, zu Ehren des Tages noch ſchärfer als ſonſt auszuſpähen." Bald darauf liegt Herſing vor dem Hafen von Liverpool auf Lauer. Zwei Maſten und ein dicker Schornſtein kommen heraus. Darunter wälzt ſich ein ſchwarzer Dampfer mit rotem Bauch im Waſſer. Von „U 21" ragt nur die Spitze des Seerohrs über das leichte Wellengekräuſel. Gerade darauf zu hält die „Bencruachan" und iſt dicht daran, als Herſing ſein Boot über die Fluten hebt. Wie Neptun aus Meerestiefen ſteigt er mit dem wachhabenden Offizier und dem Rudergänger aus dem ſchnell geöffneten runden Turmluk, zeigt die kaiſerliche Kriegsflagge und ruft durchs Sprachrohr: „Stop!" Abwartend legt er die Hände aufs Geländer der engen Brücke, ruft die Bedienung an ein Geſchütz und reicht den Blechtrichter ſeinem Leutnant. Er ſoll mit den Briten verhandeln, während der Kommandant kein Auge von ihnen läßt.

Gehorſam dreht der Engländer bei. Der Leutnant hebt den Trichter: „Was für Ladung tragen Sie?" "General Cargo" (gemiſchte Ladung), ruft der Kapitän von der weißen Brücke

des Dampfers zurück, und der Rudergänger aus Hamburg platzt heraus: „Wat, de hevven den General Cargo an Bord!“ Der Leutnant singt weiter gedehnte Worte in den Trichter: „Sie haben zehn Minuten, um mit der Besatzung von Bord in die Boote zu gehen. Die Schiffspapiere liefern sie hier ab!“

Zaudernd kraut oben der Engländer sich hinter dem blauroten rechten Ohr. Seine Leute liegen mit den Unterarmen auf der Bordwand und starren aus weiten Augen auf des Weltmeers jüngstes Schreckнis und Gespenst, — die schlanke lichtgraue Zigarre von Stahl unter deutscher Kriegsflagge. Auf „U 21“ wird der Mund eines Geschützes gegen den Dampfer gedreht. Da ruft der englische Kapitän in Hast einen Befehl. Seine Matrosen rennen zu den Kojen und stolpern mit Bündeln unter den Armen wieder an Deck. Hüben und drüben sinkt von beiden Fahrzeugen ein Boot zum Wasser. In dem von „U 21“ sitzen vier Mann. In das der „Benevnachan“ springt ihre Besatzung und rudert zur grauen Zigarre.

„Wo sind Ihre Papiere?“ Der Brite kratzt wieder hinter dem rotblauen Ohr: “Forgot’em, Captain!” „Vergessen? Also steigen Sie zu

meinen vier Leuten ins Boot. Ihre Leute kommen als Geiseln zu mir an Bord!" Von vier deutschen Matrosen gerudert, betritt der Engländer nochmals sein Schiff, holt die Papiere und sieht, wie die Unseren eine Sprengpatrone an seinem Schiff befestigen. Der Kahn mit vier Deutschen und einem Briten schaukelt wieder zur Zigarre. Ein Donnerschlag hallt über die Irische See. Eine Rauchsäule spritzt auf, und in ihrem Qualm fällt taumelnd der schwarze Dampfer auf die linke Seite. Fünf Minuten später ist er versunken. "So long, Captain!" Mit der Hand winkt Hersing dem Briten einen Abschiedsgruß, steigt mit den Seinen ins Luk und läßt die Zigarre unter Wasser verschwinden. Wieder hebt das graue Gespenst nur die Spitze des Rüssels über die Flut.

Der die Engländer nach Liverpool tragende Kahn ist in der Ferne noch als schwarzer Punkt durch das Periskop zu sehen, als gemächlich und nichtsahnend ein zweiter schwarzer Kasten sich aus dem Hafen räkelt. „Auch ein ‚schmackhafter' Dampfer," sagt Hersing und beschleicht ihn unter Wasser. Fast vor dem Bug auftauchend, ruft er sein: „Stop!" Bündig wie vorher wird die erschrockene Besatzung von Bord gewiesen. Wie

vorher vergißt der Kapitän zunächſt die Papiere. Dann hat auch die „Linda Blanche" gelebt.

Herſing hat Appetit, aber nicht nur auf Eſſen bekommen, läßt ſich das Pökelſchweinefleiſch mit Backpflaumen nach oben in den Turm bringen und blinzelt auf der Suche nach „Schmackhafterem" zwiſchen je zwei Happen durch das Seerohr. Er fühlt, daß er heute eine glückliche Hand hat, und ... richtig, ein dritter Engländer, ein Kohlenſchiff, dampft ihm ins Netz. Schnell wird's zu den beiden anderen geſchickt. — „U 21" liegt wieder unter Waſſer auf Lauer. Aber ein Echo des Donnerſchlags, der die „Benerruachan" ins Wellengrab warf, trugen elektriſche Funken, Panik weckend, in jedes Kontor britiſcher Reeder. Beſtürzt noch mehr als entrüſtet knirſchen ſie: "God damn the German pest." Blaurot, wie des Kapitäns Ohr, wird in Wut John Bulls Geſicht, denn eine winzige Zigarre von deutſchem Stahl, nicht fünfzehn Meter lang, warf ſeinen heiligſten Glaubensſatz vom Weltmeer, das immerdar frei, aber nur für Briten iſt, über den Haufen. Es wird ihm ſauer, denn er ſchämt ſich vor der Welt, und ſchämt ſich für die Männer auf den ſchwimmenden „Bollwerken von Old-England", aber ... ein klügerer, ob-

ſchon geknickter Mann, gibt er für Tage Befehl zur Einſtellung der Schiffahrt in der Iriſchen See.

Vergebens wartet Herſing darum auf neue Beute. Kein Fahrzeug unter britiſcher Flagge wagt ſich in den Hafen von Liverpool oder hinaus. Aber die Verſicherungsprämien ſchnellen empor, und „U 21" darf ſich eines prächtigen Erfolges rühmen. Gleiche Erfolge möchte unſere Flotte nach dem 18. Februar buchen. Es iſt nicht nötig, daß die U-Boote tagtäglich britiſche Dampfer umkippen. Die Zerſtörung feindlichen Eigentums und die Vernichtung von Menſchenleben iſt für deutſche Soldaten nicht wie für ihre Gegner an ſich ein Kampfzweck, ſondern eine bedauerliche Begleiterſcheinung des Krieges. Sie wollen nur des Feindes Streitkräfte niederwerfen und ihm die Zufuhr neuer Hilfsmittel erſchweren. Es genügt daher vollauf, wenn durch Sinken engliſcher Fahrzeuge die nach den britiſchen Inſeln führenden Hochſtraßen der See für längere oder kürzere Zeit geſchloſſen werden. Auch Neutrale ſind ſich über unſere Abſichten nicht klar. Die amerikaniſche Note verrät, daß bei ihrer Abfaſſung Soldaten nicht zu Rate gezogen wurden. Solche hätten verſtanden, welchen „Zu-

fälligkeiten des Seekrieges" ohne unſere Abſicht neutrale Fahrzeuge zum Opfer fallen können. Mit ein wenig Nachdenken würde das Ausland begreifen, daß es im eigenen Intereſſe unſerm Handeln freie Bahn geben ſollte. Wollen wir doch dem friedlichen Verkehr die von England geſperrten Seeſtraßen öffnen.

Des langen Wartens endlich müde, kreuzte Herſing auf der Suche nach neuen Abenteuern in der Iriſchen See. Von der britiſchen Schiffahrt war ſie einſtweilen geſäubert und die rote Flagge mit blauem Kreuz nicht mehr zu erſpähen. Wohl oder übel konnte er ſeine Tatenluſt nur gegen britiſches Land betätigen. Mit den Geſchützen befeſtigter Werke durfte er ſich nicht herumſchießen, aber eine Luftſchiffhalle nahm er unter Feuer. Getroffen hat er ſie. Doch ließ ſich der Schaden nicht feſtſtellen, weil ein benachbartes Fort ihn mit Granaten bewarf. Als ſie endlich dicht beim Boot einſchlugen, verſchwand er mit den Seinen unter der Klappe, zog den Rüſſel ein, machte ſich davon und durfte wohl lachen. Eine winzige Zigarre von deutſchem Stahl, keine fünfzehn Meter lang, hatte ihren Angriff bis ins Heim und Herz der gewaltigſten, einſt die Meere beherrſchenden Seemacht getragen!

Kein Wunder, daß die britische Admiralität ihren Landsleuten davon nichts verriet. Sie schickte dreißig Zerstörer aus, um nach Hersing und seiner „Basis in der Irischen See" zu suchen. Gefunden haben sie weder ihn noch die „Basis". Er füllt nach getaner Arbeit abends seine Ballasttanks wieder fröhlich bei Loheyde, und die Basis unserer U-Boots-Erfolge ist keine Ölstation in der Irischen See, sondern der dreiste Wagemut unserer Seeoffiziere, die Leistungsfähigkeit deutscher Technik und die gewissenhaft treue Pflichtübung gut einexerzierter Besatzungen.

Die ſaubere Arbeit von „U 16"

Als die Wolken des Kriegswetters ſich über Europa ballten, war Kapitänleutnant Hanſen, von Krankheit geneſend, auf Erholungsurlaub in England. Bekannte wußten dort, daß er deutſcher Seeoffizier und Kommandant eines U-Bootes ſei. Darum riet an einem ſchönen warmen Sommermorgen ſeine engliſche Wirtin: „Ich würde heute auf die Poſt gehen, Herr Hanſen, denn es könnten wichtige Nachrichten gekommen ſein!" Eine Stunde ſpäter las der Kapitänleutnant ein Telegramm, das ihn heimrief, packte die ſieben Sachen und verabſchiedete ſich von der Dame mit Dank für ihren klugen Rat. Sie hob ihren Zeigefinger zu ſcherzendem Drohen: „Sie kennen die Namen des Kreuzers und des Zerſtörers, auf denen meine Söhne den gleichen Beruf wie Sie üben. Die Schiffe werden niemals von Ihnen torpediert!" „Um keinen Preis!" lachte Hanſen und hat bislang Wort halten dürfen, weil er den Fahrzeugen noch nicht begegnet iſt. Er erwiſchte den letzten Zug, der einen deutſchen Offizier zur Küſte tragen konnte, und hörte auf der Fahrt durch England

nur von Kriegsgeſchrei. In der Heimat ſprachen die Leute jedoch zuverſichtlich vom Andauern des Friedens. Durch den Rauch einer Zigarre und über den Dampf einer Kaffeetaſſe ſah er vom hohen Bellevue in Kiel über die glitzernde blaue Bucht, als ein Extrablatt die Mobilmachung verkündete. Er bezahlte, ſtand auf und machte ſich auf die Sohlen zu dem Platz, auf den der Krieg ihn ſtellte: die Brücke von „U 16“! — Über den Strandweg lief ihm ſein Burſche mit einem Zettel entgegen. „Mit Koffern einſchiffen,“ ſagte der Befehl. Das hieß die Zelte abbrechen und Kiel vorläufig dauernd den Rücken kehren.

Sack und Pack waren kaum an Bord, da hieß es: Hinaus! Die kleinen Grauen ſollten erkunden, wo der Feind Geſchwader verſammele. „U 16“ ſchaukelte auf erſter Kreuzfahrt nach den Orkneys. Enttäuſcht brachte Hanſen die Meldung heim: von Briten nichts zu ſehen! Noch einmal kam er ſpäter in die Nachbarſchaft Norwegens. Der Tag war ſchön und ſonnig, als er, die Küſte entlang dampfend, die erſten Engländer, einen Kreuzer und einen Zerſtörer, ſah. Er dachte an die Dame jenſeits des Kanals, aber fuhr einen Angriff. Auf der ſpiegelglatten See

ſah der Gegner die Blaſenbahn des Geſchoſſes, drehte ab und zog Leine. — Hanſen trödelte vor Stavanger, als Steuerbord voraus ein Periſkop über das Waſſer ragte. Unter Waſſer ging er mit äußerſter Fahrt auf Sicherheitsabſtand, leerte die Ballaſttanks und zeigte ſich. Die Männer auf dem anderen Boot erkannten die Silhouette ſeines Fahrzeuges und grüßten mit der deutſchen Flagge. Zur Begegnung in fremden Gewäſſern fuhren beide Kommandanten längsſeit und tauſchten Nachrichten über den Gegner aus. Wie lange Hanſen ſich noch hier oben herumzutreiben gedenke, fragte beim Abſchied der Kamerad. „Acht bis zehn Tage!“ Der andere lachte ihn aus, aber der Kommandant von „U 16“ hielt Wort und „ſchlug“ mit der bis dahin längſten Abweſenheit von heimiſcher Baſis den „Rekord“.

Auch eine andere Seewanderung von „U 16“ war eine Erkundungsfahrt zu den Shetlands und Farör. Mit Behagen erinnert ſich Hanſen, wie ſchwerer, das Fahren hindernder Seegang ihm in einer ſtillen weltentlegenen Bucht Gelegenheit zum Ausſchlafen für volle zwölf Stunden ſchenkte. Vor ſolchem Raſten geht die Beſatzung an die Hängematten. Doch ſchwin-

gen davon nur für die Hälfte der Leute an Tauen, denn Matroſen tun vier und Heizer ſechs Stunden Dienſt, während für die gleiche Zahl von Stunden eine gleiche Zahl von Männern ſchläft. Damit alle ruhen können, breiten ſie Hängematten hinter den Torpedorohren aus. Flach auf den Boden gelegt, bieten ſie mehr Platz. Die Lichter werden gelöſcht, um Elektrizität zu ſparen, und die Fenſter müſſen zum Schutz gegen hohen Waſſerdruck durch Stahlblenden geſchloſſen ſein. In tiefſchwarzem Dunkel ſchnarcht die geſamte Beſatzung bis auf einen Mann. Für ihn heißt es aufpaſſen und melden, wenn Strömung oder Seegang des Bootes Lage verändern.

Als in den erſten Februartagen „U 16" ſeeklar bei Helgoland lag, wartete der Kommandant in beſonders ungeduldiger Spannung, wohin der nächſte Auftrag ihn ſchicken werde. Bald erfreute ihn ein Befehl mit der Kunde, daß er das Ärmelmeer für die Schiffahrt unſerer Gegner unſicher machen ſolle. Im Kanal iſt am meiſten zu holen. Darum tummeln unſere kleinen Grauen ſich dort am liebſten.

Der 9. Februar tagte anfänglich mit ſchön Wetter, aber brachte auf der Höhe von Maas-

feuerſchiff vor der holländiſchen Küſte dichten Nebel. Zehn Stunden ſpäter klarte es auf. „U 16“ ſtieg an die Oberfläche, fand am Himmel die Sonne und auf dem Waſſer zu tun. Einen Holländer von etwa ſechstauſend Tonnen ließ der Kommandant ſtoppen. Ein Offizier brachte die Schiffspapiere an Bord unſeres Bootes. Die Ladung war für holländiſche Beſitzer beſtimmt, alſo verabſchiedete Hanſen den Fremden: „Tut mir leid, Ihnen Aufenthalt bereitet zu haben!“

Wolken krochen vor die Sonne. Auf das Waſſer fielen wieder leichte graue Schleier, aus denen plötzlich ein großer Dampfer die ſchwarze Naſe reckte. Von den Unſeren noch unerkannt, ſetzte der Fremde die holländiſche Flagge, machte kehrt und qualmte davon. Das war verdächtig, da Holländer die Begegnung mit unſeren Tauchbooten nicht zu ſcheuen haben. Sie wiſſen, wir bedauern, daß der Krieg uns zum Anhalten von Neutralen zwingt. Vergeblich gab Hanſen das Signal zum Stoppen. Mit verſtärkter Kraft fuhr der Fremde weiter und beging ſo einen für Neutrale unverzeihlichen Fehler, der dem Kommandanten das Recht zu ſchießen gab. Hanſen wollte noch Gnade walten laſſen und ließ nur als Mahnung, zu halten, ein Maſchinengewehr

ſprechen. Doch ſank der Tag. Der Flüchtling hielt das U-Boot im Kielwaſſer. Dann dunkelte es. Die Verfolgung wurde aufgegeben. Später ſtellte ſich heraus, daß der durch übergroße Nachſicht entkommene Dampfer der Brite „Laertes" war. Sein Mißbrauch der holländiſchen Flagge weckte gerechte Entrüſtung bei Neutralen. Sie empfanden, wie leicht ſie zu Schaden kommen können, wenn Englands Handel ſich unter ihre Farben verkriecht. Um ſo mehr iſt ſchnelles Stoppen auf Anruf geraten. Wer ſich verdächtig macht, fordert einen Schuß aus dem Torpedorohr heraus.

Vor Calais wurde das Wetter wieder ſo unſichtig, daß „U 16" lange Stunden in der Tiefe verbringen mußte. Nach dem Auftauchen ließ es die Beſatzung eines kleinen Engländers ausſteigen und torpedierte ihn ſchnell, weil franzöſiſche Zerſtörer nahten. Als ſie Hanſen jagten, entkam er mühelos. Abends ſah er vor Le Havre, daß ein Dampfer in den Hafen laufen wollte. Er verlegte ihm den Weg und ließ durch Signal die „Dulwich" ſtoppen. Flink und gehorſam kletterte die Beſatzung in ihre Boote. Der Torpedoſchuß riß den Dampfer bis zum Schornſtein auf und ſchickte ihn fiſchwärts.

Vor Cherbourg war es umgekehrt. Aus dem Hafen hinaus wollte ein Dampfer, ſah unſer U-Boot, drehte zur Flucht ab und ſetzte die franzöſiſche Flagge. Der Skipper glaubte ſich wohl eher vor einem franzöſiſchen als deutſchen Tauchboot. Nur für alle Fälle den Weg zur Sicherheit nehmend, zeigte er dem vermeintlichen Landsmann die Farben. Hanſen verlegte ihm bald die Bahn, aber mußte ſein Signal häufig wiederholen, ehe er den Franzoſen zum Stoppen zwang. Mit vierundzwanzig Männern ſtarrten zwei Frauen und Kinder vom Achterdeck auf den kühnen kleinen Grauen, der franzöſiſchen Seeleuten in Sehweite ihrer Küſte gebieten wollte. Um der Frauen und Kinder willen torpedierte Hanſen das Fahrzeug nicht, als es ſich ſeinem Signal ungehorſam zeigte. Ritterlich mag er gehandelt haben, aber der Deutſche wird unſeren U-Boots-Kommandanten kaum zuſtimmen, wenn ſie immer noch ihr gutes Herz ſprechen laſſen. Nach bisheriger Kriegserfahrung werden fortan die Briten wie unter falſcher Flagge ſich auch unter die Stecklliſſen oder Sabberlappen von Säuglingen verkriechen und in den Maſtkorb ihrer Schiffe das ewig von deutſchen Waffen getroffene britiſche Baby mit

ſprechen. Doch ſank der Tag. Der Flüchtling hielt das U-Boot im Kielwaſſer. Dann dunkelte es. Die Verfolgung wurde aufgegeben. Später ſtellte ſich heraus, daß der durch übergroße Nachſicht entkommene Dampfer der Brite „Laertes“ war. Sein Mißbrauch der holländiſchen Flagge weckte gerechte Entrüſtung bei Neutralen. Sie empfanden, wie leicht ſie zu Schaden kommen können, wenn Englands Handel ſich unter ihre Farben verkriecht. Um ſo mehr iſt ſchnelles Stoppen auf Anruf geraten. Wer ſich verdächtig macht, fordert einen Schuß aus dem Torpedorohr heraus.

Vor Calais wurde das Wetter wieder ſo unſichtig, daß „U 16“ lange Stunden in der Tiefe verbringen mußte. Nach dem Auftauchen ließ es die Beſatzung eines kleinen Engländers ausſteigen und torpedierte ihn ſchnell, weil franzöſiſche Zerſtörer nahten. Als ſie Hauſen jagten, entkam er mühelos. Abends ſah er vor Le Havre, daß ein Dampfer in den Hafen laufen wollte. Er verlegte ihm den Weg und ließ durch Signal die „Dulwich“ ſtoppen. Flink und gehorſam kletterte die Beſatzung in ihre Boote. Der Torpedoſchuß riß den Dampfer bis zum Schornſtein auf und ſchickte ihn fiſchwärts.

Vor Cherbourg war es umgekehrt. Aus dem Hafen hinaus wollte ein Dampfer, ſah unſer U-Boot, drehte zur Flucht ab und ſetzte die franzöſiſche Flagge. Der Skipper glaubte ſich wohl eher vor einem franzöſiſchen als deutſchen Tauchboot. Nur für alle Fälle den Weg zur Sicherheit nehmend, zeigte er dem vermeintlichen Landsmann die Farben. Hanſen verlegte ihm bald die Bahn, aber mußte ſein Signal häufig wiederholen, ehe er den Franzoſen zum Stoppen zwang. Mit vierundzwanzig Männern ſtarrten zwei Frauen und Kinder vom Achterdeck auf den kühnen kleinen Grauen, der franzöſiſchen Seeleuten in Sehweite ihrer Küſte gebieten wollte. Um der Frauen und Kinder willen torpedierte Hanſen das Fahrzeug nicht, als es ſich ſeinem Signal ungehorſam zeigte. Ritterlich mag er gehandelt haben, aber der Deutſche wird unſeren U-Boots-Kommandanten kaum zuſtimmen, wenn ſie immer noch ihr gutes Herz ſprechen laſſen. Nach bisheriger Kriegserfahrung werden fortan die Briten wie unter falſcher Flagge ſich auch unter die Steckliſſen oder Sabberlappen von Säuglingen verkriechen und in den Maſtkorb ihrer Schiffe das ewig von deutſchen Waffen getroffene britiſche Baby mit

Kein Wunder, daß die britische Admiralität ihren Landsleuten davon nichts verriet. Sie schickte dreißig Zerstörer aus, um nach Hersing und seiner „Basis in der Irischen See" zu suchen. Gefunden haben sie weder ihn noch die „Basis". Er fällt nach getaner Arbeit abends seine Ballasttanks wieder fröhlich bei Loheyde, und die Basis unserer U-Boots-Erfolge ist keine Station in der Irischen See, sondern der dreiste Wagemut unserer Seeoffiziere, die Leistungsfähigkeit deutscher Technik und die gewissenhaft treue Pflichtübung gut eingeexerzierter Besatzungen.

Die saubere Arbeit von „U 16"

Als die Wolken des Kriegswetters sich über Europa ballten, war Kapitänleutnant Hansen, von Krankheit genesend, auf Erholungsurlaub in England. Bekannte wußten dort, daß er deutscher Seeoffizier und Kommandant eines U-Bootes sei. Darum riet an einem schönen warmen Sommermorgen seine englische Wirtin: „Ich würde heute auf die Post gehen, Herr Hansen, denn es könnten wichtige Nachrichten gekommen sein!" Eine Stunde später las der Kapitänleutnant ein Telegramm, das ihn heimrief, packte die sieben Sachen und verabschiedete sich von der Dame mit Dank für ihren klugen Rat. Sie hob ihren Zeigefinger zu scherzendem Drohen: „Sie kennen die Namen des Kreuzers und des Zerstörers, auf denen meine Söhne den gleichen Beruf wie Sie üben. Die Schiffe werden niemals von Ihnen torpediert!" „Um keinen Preis!" lachte Hansen und hat bislang Wort halten dürfen, weil er den Fahrzeugen noch nicht begegnet ist. Er erwischte den letzten Zug, der einen deutschen Offizier zur Küste tragen konnte, und hörte auf der Fahrt durch England

Boot den Flüchtling ein, und der Kommandant droht dem Skipper: „Von Rechts wegen hätte ich Sie abschießen müssen; schicken Sie Ihre Papiere!“ Sie werden schnell geprüft, denn schon kommt ein dritter Dampfer in Sicht. Er führt keine Flagge, ist natürlich englisch und trägt den Namen „Leuwarden“. Auf das Signal zum Flaggensetzen dreht er ab und sucht das Weite. „U ...“ nimmt die Verfolgung auf und kann dem Briten bald zwei Schüsse vor den Bug werfen. Jetzt stoppt er. Unser Boot geht längsseit. Der Kommandant gibt den Engländern zehn Minuten Zeit zum Aussteigen. Sie haben seit dem 18. Februar klettern gelernt und sind nach drei Minuten in den Booten. Freilich dürften die Führer unserer kleinen Grauen sich bald fragen, ob es überhaupt noch ratsam ist, die Fremden aussteigen zu lassen. Mehr als eine Besatzung feindlicher Handelsschiffe hat für die ihr oft sogar nach Gehorsamsverweigerung bekundete Nachsicht mit heimtückischem Überfall gedankt.

Nach Versenkung einer Bark rief Kapitänleutnant v. R. einen französischen Schlepper zur Rettung der bei hohem Seegang ausgestiegenen Besatzung herbei. In großer Fahrt

auf die Unſeren zuhaltend, verſuchte der Franzoſe das U-Boot zu rammen. Nur das blitzſchnelle Handeln unſeres Rudergängers und ein wohlgezielter Schuß aus deutſchem Karabiner auf den Mann am Ruder des Franzoſen rettete in letzter Sekunde Boot und Beſatzung vor ſicherem Untergang. Die franzöſiſche Regierung aber belohnte den Führer des Schleppers, wie die engliſche den Kapitän eines Dampfers, der im Verſuch, ein deutſches U-Boot zu rammen, mit ſeiner Schraube die Sehrohre unſeres Fahrzeuges abſchlug. Die Gegner wähnten die ſeither wohlbehalten in heimiſchen Häfen liegenden Boote vernichtet und zahlten darum die als Preis für das Verſenken von Tauchbooten verſprochenen Summen. Damit erklärten die Regierungen von Frankreich und Britannien unſeren U-Bootsführern: „Macht keinen Verſuch, unſere Seeleute zu retten, ſondern laßt ſie wie Ratten erſaufen!“

Doch noch führte deutſche Milde und Menſchlichkeit den Handelskrieg. Als die Beſatzung des engliſchen Dampfers „Leuwarden“ ausgeſtiegen und das Schiff durch einen Granatſchuß an der Waſſerlinie leck gemacht war, nahm der Kapitänleutnant die britiſchen Boote in Schlepp, um

ſie nach Maasfeuerſchiff zu bringen. Zufall oder Neugier führten ihm einen holländiſchen Lotſendampfer entgegen. Auf ihm verfrachtete er die Briten mit der Mahnung: „Verdient habt ihr es nicht!“ “Excuse me, Sir, I hoped to get away,” antwortete der Skipper und drehte die Mütze verlegen zwiſchen den Fingern. Sie ſind klein geworden, die „Herren des Meeres“!

„U ....“ fuhr zur langſam wegſinkenden „Leuwarden“ zurück. Der holländiſche Kapitän folgte und zuckte auf eine Anfrage lächelnd die Achſeln: „Die Engländer baten, dem Verſinken ihres Schiffes zuſchauen zu dürfen.“ Die gleiche Bitte richten ſie faſt ausnahmslos an unſere Kommandanten.

Am nächſten Morgen wehte „U ...“ ein noch glücklicherer Wind und trieb ihm einen „dicken Dampfer“ unter neutraler Flagge entgegen. Ein ſchlechtes Gewiſſen verriet er durch den Fluchtverſuch, der eine Stunde währte. Dann ſchmunzelte der Kapitänleutnant beim Durchſtöbern der Schiffspapiere: „Lebensmittel für England und augenſcheinlich ſogar für die Armee beſtimmt! Auf ſo Brauchbares warte ich ſchon lange!“

Der Skipper nickt, denn er weiß, daß ſeine

Ladung Konterbande und darum verfallen iſt. Aber erſtaunt reißt er die Augen auf, als der deutſche Kommandant von Bord zu Bord ruft: „Ein Offizier mit einem Mann nimmt als Priſenkommando von Ihrem Schiff Beſitz!“ In dem Plattdeutſch, das der Fremde zu reden verſteht, gibt er kopfſchüttelnd zurück: „Kaptein, ick bin nu ſo eine grote Steamer, und Sie kleines Bieſt müſſen mir kapern.“

Der Kapitänleutnant ſchickt ſeinen Offizier auf den Dampfer und mit der Priſe nach Zeebrügge, dem nächſten deutſchen Hafen. „U ...“ folgt im Kielwaſſer. Aber der Wind, der dem Schiffchen Gutes weht, will ſeine Beute noch mehren. Ein Schweſterſchiff der Priſe treibt er dem Kapitänleutnant vor den Bug, und bald trägt auch der zweite Dampfer ein Priſenkommando unſeres kleinen Grauen. Es klingt gar einfach. Aber ſtellen wir uns vor, daß engliſche Zerſtörer bei Tag und Nacht die Nordſee auf der Suche nach deutſchen U-Booten patrouillieren. Da mag es auch den kaltblütigſten und verwegenſten Kommandanten der Nußſchalen ratſam dünken, ihre Beute durch ſchnellen Schuß aus dem Rohr von Geſchütz oder Torpedo zu verſenken und ſchleunigſt das Weite zu ſuchen. Doch

unſer Kapitänleutnant ſagt ſich beim Durchleſen der fremden Schiffspapiere gelaſſen, daß die gekaperten Lebensmittel ein Armeekorps für mehrere Tage ſättigen könnten. Auch iſt bald Oſtern, und die Ladung ſeiner Priſen birgt mit hunderttauſend friſchen Hühnereiern fünfhundert Faß Bier. Da wird den unſern im Schützengraben kämpfenden Kameraden von der Armee, unter denen der eigene Bruder als Kompagniechef liegt, eine Feſtgabe willkommen ſein. So wagt er und gewinnt ein kühnes Spiel. Mit der Beute von zwei Dampfern läuft er in den Hafen von Zeebrügge, als erſter U-Boots-Kommandant, der Priſen aufbrachte. "The Triumph of the Submarine," nannten engliſche Blätter ſeine Tat. Ihre Bedeutung läßt uns vielleicht am beſten der Ausſpruch eines Seeoffiziers von langer Berufserfahrung würdigen.

An der belgiſchen Küſte wird einem unſerer Admirale des Kapitänleutnants Meldung gebracht: „Steuere mit aufgebrachtem Dampfer Y von der Z-Linie Zeebrügge an.“ „Der Funkſpruch kann nicht richtig abgeleſen ſein,“ ſagt der Admiral. Auch der Offizier, der das Blatt hält, antwortet unſicher: „Der Funkſpruch wurde richtig abgeleſen, aber..“ „Kapi-

täuleutnant v. F. wird übergeſchnappt ſein," entſcheidet der Admiral und grübelt noch über den traurigen Fall, als ihm ein neuer Zettel gereicht wird: „Steuere Zeebrügge mit zwei aufgebrachten Dampfern von der Z-Linie an!" „Na, ſehen Sie," ſagt der Admiral, „er iſt verrückt geworden!"

Doch in voller Geiſtesfriſche traf der Kommandant von „U ..." mit reicher Ladung und buntgemiſchter Geſellſchaft ein. Außer wehrfähigen Belgiern und vielen Paſſagieren ſollten die Dampfer auch die Truppe eines Pariſer Tingeltangels zu liederfroher Freundſchaftsbekundung nach London tragen.

Als des nächſten Tages Sonne aufging, war „U ..." wieder draußen und bei der Arbeit, obwohl das Wehen des Windes weniger Gutes verſprach. Beim ſtürmiſchen Wetter und ſchwerer See wollte der gegen Mittag geſichtete engliſche Dampfer „Vosges" entfliehen. Eingeholt, verſuchte der Brite, das Boot zu rammen. Sicher genug durfte er ſich fühlen, denn der kleine Graue ſtampfte und rollte bei der Verfolgung ſo arg, daß ein Schießen mit der Ausſicht zu treffen unmöglich ſchien. Angebunden, wie immer bei ſo ſchlechtem Wetter, ſtanden die Leute am Geſchütz

und die beiden Seeoffiziere mit dem Ruder-gänger auf der Brücke. Aber die Stricke müssen lang und lose sein, wenn die Arme die Kanone bedienen und die Hände frei sich rühren sollen. Die Briten sahen, wie hohe Wellen gar oft unsere Leute von Bord spülten. Die Hand des Kameraden, eigene Muskelkraft und Geschicklichkeit mußte sie wieder an Bord pullen. So will es der grimmige U-Boots-Krieg, der nicht selten unseren Tapferen Salzwasser zu schlucken gibt. Für drei Stunden jagte der Riese im Versuch, den rollenden und schlingernden kleinen Grauen zu rammen, um das von den Wogen überspülte U-Boot im Kreise herum. Dann traf den Gegner ein Granatschuß und gab ihm den Rest. Hinkend und sinkend hielt er auf einen anderen Dampfer zu. Englische Zeitungen berichteten von Verwundung der Besatzung durch unsere Feuer und erzählten, die Passagiere der „Vosges" hätten während der Flucht beim Heizen geholfen. Danach handelten sie als unsere Feinde, und auch das Leben der Fahrgäste auf englischen Schiffen darf keine Rücksicht mehr heischen.

Gegen Abend tauschte „U..." Grüße mit einem Schwesterschiffchen aus. Durch Flaggensignale erzählten die Kommandanten einander

von ihren Erlebniſſen und Beobachtungen auf See. Das ſchlechte Wetter hielt acht Tage an, aber jeder beſcherte unſerem Boot einen Dampfer als Beute, bis es während ſeiner Reiſe Schiffe im Geſamtgewicht von fünfundvierzigtauſend Tonnen aufgebracht oder zu den Fiſchen geſchickt hatte. Nachdem fünf nach Liverpool beſtimmte Dampfer als Opfer von „U ...“ geſunken waren, meinte trocken der Rudergänger auf der Kommandobrücke: „Ehrenbürger von Liverpool ſcheint unſer Kommandant nicht werden zu wollen!“

Alſo geht es trotz ſtrengſter Mannszucht auf unſeren Tauchbooten auch fröhlich und gemütlich zu. In engem Zuſammenleben und gemeinſamer Gefahr lernen Führer und Mannſchaft ſich in Kameradſchaft ſchätzen. Die Leute wiſſen bald, welch Lied ihr Kommandant am liebſten hört, und kein anderes ſpielt dann gleich häufig das Grammophon, das den Beſatzungen unſerer kleinen Grauen als ſtändiger Reiſegefährte auf wie unter dem Waſſer gute Laune und Unterhaltung bringt. Das Wünſchen, Streben und Erleben aller an Bord iſt das gleiche. Doch verſchiedene Würdigung ſcheint die Mittagskoſt zu finden. Die Geſichter

der Offiziere „klaren auf", wenn der auf die Brücke gereichte, bald von Seewaſſer gewürzte Teller ein zuſammengekochtes Gericht, etwa Hammelkohl, trägt. Der Mann dagegen blickt heiterer und läßt die Zunge um die Lippen lecken, wenn der Koch erzählt, daß es „Kartoffeln, Sauce und Braten" (die Reihenfolge verrät den Grad der Wertſchätzung der Speiſen), alſo getrennt Gekochtes, zu eſſen gibt.

So kam der denkwürdige Tag, an dem Franzoſen eine Belohnung für die Vernichtung von „U..." ernteten. Acht Fiſchdampfer — vielleicht Vorpoſtenboote—ſchaukelten aus der Seinemündung. Unſer Kapitänleutnant glaubte ſie dort entbehrlich und feuerte einige Warnungsſchüſſe aus ſeinem Geſchütz. Die Franzoſen waren armiert und nahmen ein Gefecht an. Doch dauerte es nicht lange, bis ſie fliehend wieder in der Seine verſchwanden und Kunde von einer gewonnenen Seeſchlacht nach Calais ſchickten. Unſerem Boot lief ein Brite mit großer Laſt von Fahrgäſten — darunter vierzig Chineſen — und einer Haferfracht für die franzöſiſche Armee vor den Bug. Wieder wollte der Engländer das Flaggenſignal zum Stoppen nicht ſetzen und verſuchte zu fliehen. Verfolgt und

mit der Kanone angehalten, wurde er vom Kommandanten belehrt: „Nur aus Rückſicht auf Ihre Paſſagiere habe ich Sie nicht früher torpediert.“ Der Skipper geſtand aufatmend, daß ihm das Leben ſchöner als der Tod dünke, und erbot ſich, als Gegenleiſtung für die ihm bekundete Nachſicht anzugeben, an welcher Stelle ſeines Schiffes eine Sprengpatrone am ſchnellſten und ſicherſten wirken würde. Er hielt Wort und half beim Verſenken.

Leider widerfuhr „U...“ weit draußen vor Calais ein Mißgeſchick. Der Kompaß ging in die Brüche. Ohne das Inſtrument ſind Seefahrer oft verloren, doch dem kaltblütigen und erfinderiſchen Kommandanten kam ein guter Gedanke. Durch Funkſpruch nach Belgien bat er — es klingt wieder ſehr einfach — um einen Flieger. Nach Stunden geſpannten Wartens ſah er den großen Vogel unter den Wolken und ließ ſich von ihm in einen deutſchen Hafen an der belgiſchen Küſte lotſen. An Land war die Freude über das Gelingen des Wageſtückchens groß. Auf „U...“ aber löſte größere Freude drei Hurras aus. Die Beſatzung hörte die Kunde vom Aufrollen der ruſſiſchen Karpathenfront und vom ſiegreichen Vorgehen gegen Ypern.

Der Kommandant hatte noch nicht genug erlebt. Unter Granatfeuer feierte er im Schützengraben am Yserkanal mit seinem Bruder ein Wiedersehen. Es war ein frohes, doch auch ein ernstes, weil einen dritten tapferen Bruder seit einem heißen Kampftag fremde Erde deckt.

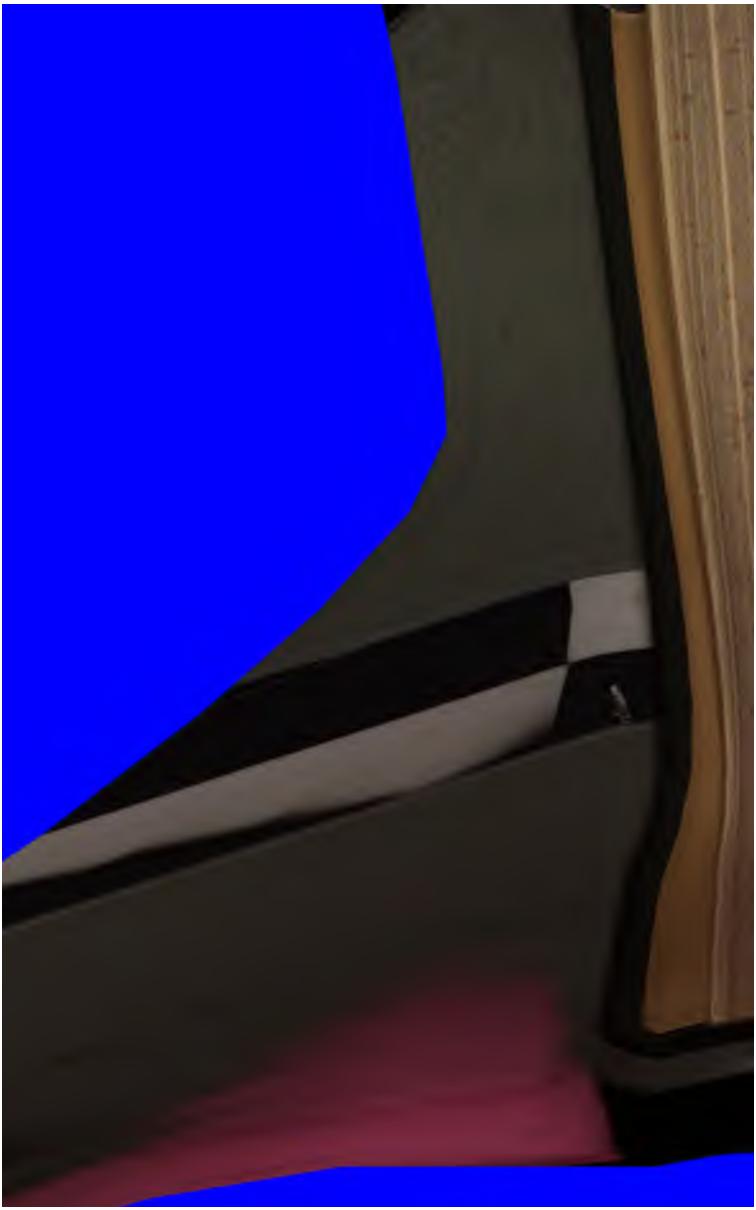
Und wieder einmal dürfen wir mit froher Zuversicht und stolzer Genugtuung sagen, daß jedes noch so kühne Unternehmen unserer Offiziere bald eine Parallele findet. Seit die beiden Prisen von „U ...“ in Zeebrügge liegen, führte ein anderes U-Boot einen an der englischen Ostküste aufgebrachten Dampfer gar nach Cuxhaven!

Die Wut, die solche Erfolge unserer U-Boote im Lager der Gegner wecken, tobt am lautesten und kindlichsten in Frankreich und seiner Presse. Einer unserer Grauen brachte den Dampfer „Frédéric Franc“ zur Strecke. Der gutherzige Kommandant fragte die ausgestiegenen Franzosen, ob sie mit Wasser und Proviant versorgt wären, und schickte einen Segler, der sie heimbringen sollte. Den Dank dafür las er in einer französischen Zeitung mit der Behauptung, er habe die Schiffskasse gestohlen und die Trikolore mit Füßen getreten. Darum kann unser Volk

den Führern von Tauchbooten nur raten, weniger Gnade und Rückſicht als bisher walten zu laſſen. Ein engliſches, alſo dem Gegner verſtändliches Sprichwort ſagt praktiſch und wahr: If you have the name, you may play the game. Wer uns grauſamer Härte zeiht, wenn wir Güte und Milde bieten, hat zu erwarten, daß wir hart und immer härter werden.

Inhalt

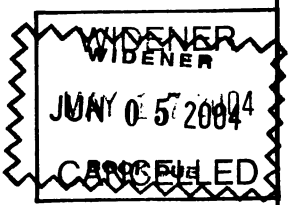
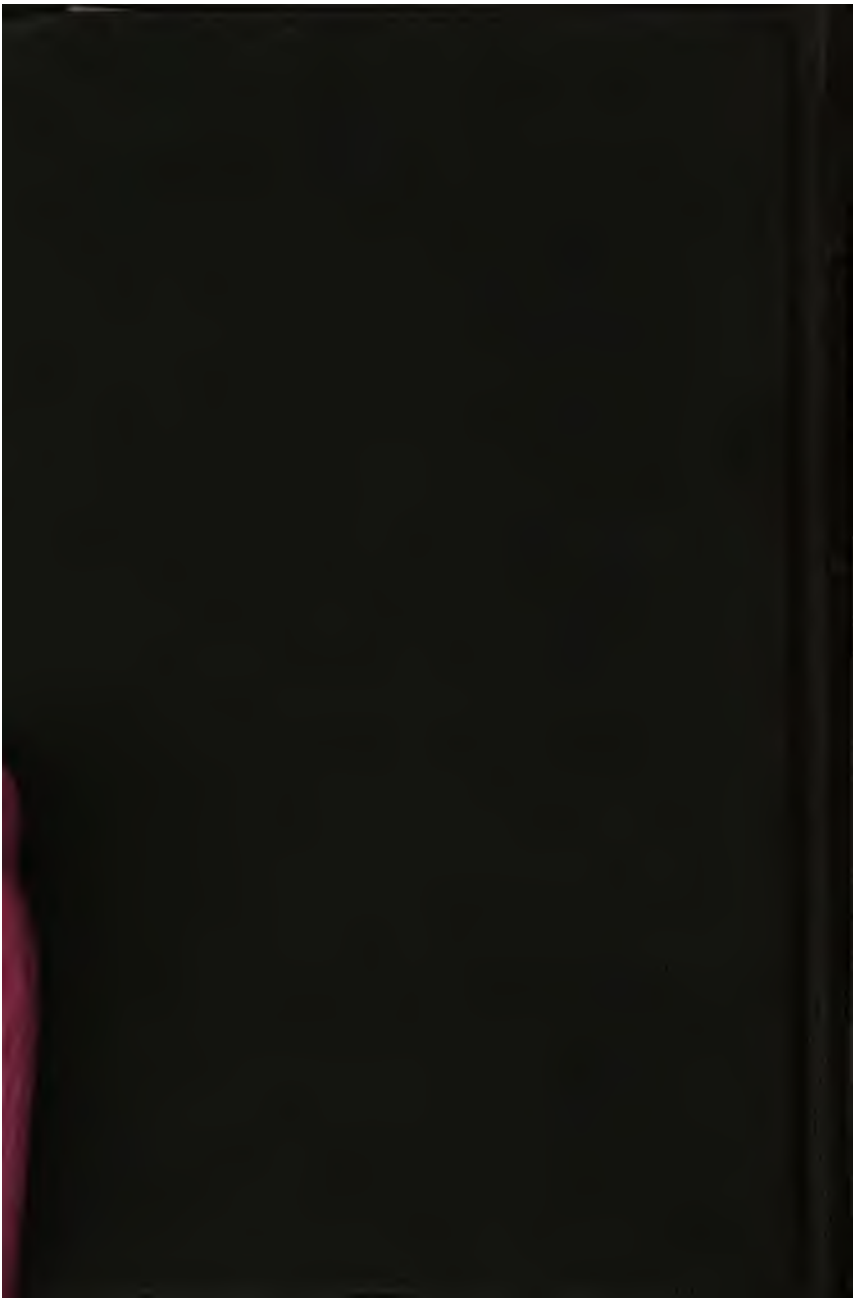
	Seite
Graf Spee	9
S. M. S. „Karlsruhe“	20
S. M. S. „Ayesha“	50
Unsere Kreuzer im Mittelmeer	61
Der Kampf um die Dardanellen	70
Unsere Kreuzer im Schwarzen Meer	100
Das Kreuzergefecht vom 24. Januar	119
Unsere Vorposten auf der Nordsee	129
Die schwarze Waffe im Kampf	138
Die Marine in Feldgrau	149
U-Boots-Fahrt an den Feind	166
„U 21“	184
Die saubere Arbeit von „U 16“	193
Neue U-Boots-Beute	203



The borrower must return this item on or before the last date stamped below. If another user places a recall for this item, the borrower will be notified of the need for an earlier return.

Non-receipt of overdue notices does ***not*** *exempt the borrower from overdue fines.*

Harvard College Widener Library
Cambridge, MA 02138 617-495-2413



Please handle with care.
Thank you for helping to preserve library collections at Harvard.